

La Répartition du Trafic voyageurs

entre transporteurs ferroviaires
et transporteurs routiers

DANS LA RÉGION LORRAINE

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le mardi 23 février 1937, à 14 heures

PAR

Jacques DÉTRÉ

MEMBRES DU JURY :

Président. . . .	MM. de MENTHON, professeur.
Assesseurs . . .	MARCHAL, agrégé.
	GUITTON, chargé de cours.

NANCY
IMPRIMERIE GEORGES THOMAS
Angle des rues de Solignac et Henri-Lepage

1937

La Répartition du Trafic voyageurs

**entre transporteurs ferroviaires
et transporteurs routiers**

DANS LA RÉGION LORRAINE



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547411_0065

La Répartition du Trafic voyageurs

entre transporteurs ferroviaires
et transporteurs routiers

DANS LA RÉGION LORRAINE

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le mardi 23 février 1937, à 14 heures

PAR

Jacques DÉTRÉ

MEMBRES DU JURY :

Président. . . .	MM. de MENTHON, professeur.
Assesseurs . . . }	MARCHAL, agrégé.
	GUITTON, chargé de cours.

NANCY

IMPRIMERIE GEORGES THOMAS

. Angle des rues de Solignac et Henri-Lepage

1937

FACULTÉ DE DROIT DE NANCY

Doyen: M. SENN (*, ̄, ① I).

Assesseur du Doyen: M. HENRY (*, ① I).

Doyens honoraires: MM. F. GÉNY (C *, ① I), MICHON (*, ① I).

Professeurs honoraires:

MM. MAY (*, ① I).

ROLLAND (① I).

MOREL (*, ① I).

GÉNY (C *, ① I).

RENARD (① I).

MICHON (*, ① I).

Maître de conférences honoraire: M. MÉLIN (① I), docteur en droit.

MM. SENN (*, ̄, ① I), professeur de Droit romain.

HENRY (*, ① I), professeur de Droit criminel.

KRÖLL (① I), professeur d'Histoire du Droit.

LALOUEL (① I), professeur de Droit international public.

LESCOT (① I), professeur de Droit commercial.

SIMONNET (① I), professeur de Droit civil.

VOIRIN (̄, ① I), professeur de Droit civil.

TROTABAS (̄, ① A), professeur de Droit administratif et de Législation financière.

F. de MENTHON (① A), professeur d'Economie politique.

DURAND, agrégé de Droit privé.

MARCHAL, agrégé d'Economie politique.

TEITGEN, agrégé de Droit public.

VINCENT, docteur en droit, chargé de cours de Droit privé.

GUITTON, docteur en droit, chargé de cours d'Economie politique.

GONNET, docteur en droit, chargé de cours de Droit romain.

REUTER, docteur en droit, chargé de cours de Droit public.

ROSAMBERT, docteur en droit, chargé d'enseignement de Droit civil de capacité.

LAPOINTE (① I), secrétaire.

La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver les opinions particulières du candidat.



A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE

Tué à la bataille de Morhange, août 1914

INTRODUCTION

Depuis 1842, époque à laquelle avait été conçu un programme de construction de voies ferrées traversant toute la France, le Chemin de Fer jouissait, pour le transport des voyageurs et des marchandises, d'un monopole dont il devait bénéficier jusqu'à la guerre de 1914. Bien que pendant trois quarts de siècle il soit resté le seul moyen de transport qui fonctionnât sur de longues distances, le Chemin de Fer a rencontré néanmoins des difficultés de toutes sortes, principalement au point de vue économique et administratif.

Et d'abord, en considération du monopole, toute une réglementation était prévue par l'intermédiaire de conventions passées avec l'Etat qui impose certaines charges aux chemins de fer et leur reconnaît certains droits. L'économiste BLAISE juge « les clauses introduites dans les nouveaux cahiers des charges et dans la durée des concessions tellement rigoureuses et en même temps les termes si restreints, qu'à moins d'un développement de la circulation dont aucune ligne n'a fourni l'exemple et de découvertes capables de réduire la moitié des frais d'exploitation, le plus grand nombre des chemins de fer qui restent à concéder sont des entreprises utiles pour le pays, mais

désastreuses pour ceux qui s'en chargent ». Toutefois cette politique du gouvernement à l'égard des entreprises ferroviaires, loin d'être dictée par le souci d'apporter délibérément une entrave à l'extension des chemins de fer, vient toute entière du fait du monopole.

Difficultés d'ordre technique et économique: La construction des lignes s'est opérée par à coups. A chacune des crises économiques qui s'échelonnent sur la seconde moitié du XIX^e siècle, correspond un arrêt dans le développement des chemins de fer. En 1847 par exemple, l'arrêt dans la construction des lignes est dû à l'optimisme injustifié qui avait présidé à l'établissement des devis (1).

Difficultés d'ordre politique: la grande guerre a entraîné des répercussions si profondes sur l'économie des réseaux qu'il a fallu songer, dès la fin des hostilités, à une réorganisation « *définitive* » des chemins de fer.

Les auteurs de la Convention de 1921 espéraient supprimer progressivement le déficit laissé par la guerre, notamment par l'institution d'un fonds commun qui établissait entre les compagnies une solidarité financière. Le déficit décrut d'année en année pour disparaître en 1926, au moment où devait se réaliser, conformément à la Convention, l'équilibre des recettes

(1) Dans son analyse des crises économiques, M. LESCURE fait peser la responsabilité de chacune d'elles sur une industrie déterminée. Au XIX^e siècle, il dénonce le chemin de fer comme le principal fauteur de troubles. (*Crises générales et périodiques de surproduction*, 2 vol. in 8°, 1932, Recueil Sirey, 4^e édit.).

et des dépenses. Il semble que la stabilisation du franc devait consacrer le retour à une situation normale. En réalité il n'y eut qu'une amélioration passagère; dès 1929 le déficit fit sa réapparition et depuis cette date, il s'accroît sans cesse :

100 millions en 1929,
1.200 millions en 1930,
plus de 2 milliards en 1931,
4 milliards en 1932,
près de 4.800 millions en 1933,
4.720 millions en 1934.

Cette diminution par rapport à 1933 n'est qu'apparente, car à dater du 1^{er} novembre 1933, les réseaux bénéficient d'une réduction de l'impôt sur les transports et d'un accroissement corrélatif des tarifs.

En 1935 le déficit atteint 5.409 millions (2). Du fait de ce déficit nouveau, les charges de 1936 seront supérieures de 320 millions à celles de 1935. Elles comprendront en outre la charge des emprunts émis en 1935 pour l'exécution des travaux et pour la couverture du déficit de 1934, soit 100 millions environ. C'est donc au total 420 millions de charges nouvelles que supportera l'année 1936. Le montant total des déficits cumulés depuis la date de mise en application de la Convention de 1921 atteint au 31 décembre 1935 le chiffre de 31.300 millions.

Le déficit tient à deux causes principales; il est dû en partie à la crise économique de 1929; mais en par-

(2) Ce déficit est le plus aigu que les compagnies de chemin de fer aient connu depuis l'apparition de la crise économique.

tie aussi, il est dû à un état de choses nouveau, dont la Convention de 1921 n'a pas tenu compte, c'est la concurrence automobile.

Au lendemain de la guerre, la situation n'est plus la même; le monopole des chemins de fer est entamé. M. GODFERNAUX évalue à environ 44.000 le nombre des voyageurs payants enlevés chaque année à la première classe de chemins de fer par la Compagnie Air-France (3); c'est peu de chose, car la diminution de voyageurs de première classe s'explique principalement par la recrudescence des fortunes moyennes depuis la guerre (4).

La concurrence de la batellerie, bien que restreinte au trafic marchandises, a pris de l'ampleur avec l'apparition des péniches motorisées. Enfin, depuis 1928 surtout, la concurrence de l'automobile (5), portant à

(3) GODFERNAUX: *Les Grands réseaux de Chemin de fer français*, année 1934. Paris 1935, p. II.

(4) Pour la période comprise entre 1913 et 1930, le nombre de voyageurs est passé: en 1^{re} classe, de 8.300.000 à 5.200.000; en 2^e classe, de 58.400.000 à 50.600.000; en 3^e classe, de 233.800.000 à 257.000.000.

(5) Nombre de véhicules automobiles existant en France de 1894 à 1933:

1894....	200	1908....	37.586	1921....	292.419
1895....	300	1909....	44.769	1922....	372.773
1896....	500	1910....	53.669	1923....	468.341
1897....	1.200	1911....	64.209	1924....	602.388
1898....	1.500	1912....	76.771	1925....	750.836
1899....	1.700	1913....	90.059	1926....	836.449
1900....	2.897	1914....	107.535	1927....	976.646
1901....	6.386	1915....	102.286	1928....	1.089.256
1902....	9.207	1916....	100.989	1929....	1.296.167
1903....	12.984	1917....	98.534	1930....	1.520.501
1904....	17.107	1918....	94.884	1931....	1.689.405
1905....	26.523	1919....	93.338	1932....	1.729.906
1906....	26.262	1920....	233.065	1933....	1.855.174
1907....	31.286	(Chronique des Transports, n° du 10 déc. 1934).			

la fois sur le trafic voyageurs et sur le trafic marchandises pèse de façon brutale sur les résultats financiers des réseaux. Tandis que ne circulaient en France que 3.000 véhicules automobiles en 1900, ce chiffre s'est élevé à 107.535 en 1914, pour atteindre un million en 1928 et près de deux millions en 1934.

« On a essayé de déterminer, par des procédés statistiques, la part de responsabilité qui incombait dans ce déficit des réseaux, soit à la crise, soit à la concurrence. Il est préférable d'analyser les deux phénomènes. La crise est générale; elle s'étend à toutes les branches de l'activité économique et par répercussion elle atteint les transports; mais la crise, malgré l'extension qu'elle a prise depuis quelques années, est périodique. La concurrence, qui n'occupe pour l'instant que le second plan, est une cause permanente, qui vraisemblablement s'accroîtra dans l'avenir pour passer finalement au premier plan; il y a d'excellentes raisons de penser que l'inflation des moyens de transports se renforcera à mesure que la crise s'affaiblira (6) ». Plus redoutable que la crise, la concurrence mérite qu'on s'y attarde parce qu'elle est une cause de troubles sur laquelle il est possible d'agir.

Il est inexact de parler de la « revanche de la route » en laissant supposer qu'il a fallu résoudre, au moment où le chemin de fer s'est substitué à la diligence, un conflit semblable à celui auquel nous assistons aujourd'hui : la lutte entre deux moyens de trans-

(6) *Le problème du rail et de la route en France*, A. MARCHAL. *Revue Economique Internationale*, août 1936.

port, dont l'un est appelé à disparaître, serait périodique, et il y aurait aujourd'hui changement de victime.

A vrai dire, le problème se pose actuellement pour la première fois, car à l'apparition des chemins de fer la situation est toute différente : l'avion n'existe pas et la batellerie s'attaque à quelques marchandises seulement. Des routes nationales sillonnent bien la France, mais le chemin de fer n'entraîne pas la disparition brutale des transporteurs routiers qui assuraient le trafic auparavant.

En effet la construction des lignes de chemins de fer s'opère progressivement, tandis qu'aujourd'hui, l'automobile trouve la voie toute prête.

Le chemin de fer s'installe « en y mettant les formes » ; aujourd'hui le camion assure le transport des matières premières comme celui des denrées périssables et l'autocar choisit les relations les plus rémunératrices quelle que soit la distance à parcourir.

S'il avait eu l'intention de faire disparaître un concurrent, le chemin de fer aurait concentré tous ses efforts sur les relations où les transporteurs routiers étaient particulièrement redoutables, c'est-à-dire sur les petites distances. Or, il n'en est rien : « à l'origine, on a poursuivi d'une manière trop exclusive le but de relier la capitale aux différentes parties du territoire : immédiatement de grandes lignes ont convergé à Paris, rayonnant vers la frontière belge, le littoral de la Manche, la Méditerranée, les Pyrénées, l'Océan ; de grandes artères relient les diverses parties du territoire, joignant la capitale aux frontières. Les rac-

cordements nécessaires pour mettre en communication directe entre elles les principales villes de l'Est et de l'Ouest situées sur des réseaux différents, ne sont venues que plus tard et ont été retardées par le régime des concessions, les compagnies étant portées à isoler leurs lignes des autres réseaux. C'est la structure géographique de la France et la situation quasi-centrale de Paris pour la France du Nord qui ont amoindri les inconvénients du système, mais on ne peut nier que notre réseau ferroviaire n'ait été dessiné d'après des vues générales, en considération de l'intérêt national » (7).

Aujourd'hui en présence de la situation toute nouvelle faite au chemin de fer, qui conserve ses charges, mais perd une partie de ses recettes, les Compagnies dénoncent le danger, mais les Pouvoirs Publics demeurent perplexes.

Cependant en 1931 l'aggravation du déficit éveille l'attention du Gouvernement. Une circulaire du Ministre des Travaux Publics en date du 26 novembre recommande aux préfets de ne pas subventionner sur les fonds publics les services automobiles qui feraient concurrence au chemin de fer (8). Citons pour mémoire, parce qu'il fut repoussé par la Commission des Travaux Publics de la Chambre, un projet de loi déposé par le Gouvernement, en conformité

(7) CAUWÈS, *Traité d'Economie politique* (t. IV).

(8) « Les Pouvoirs publics ont le devoir de coordonner les divers modes de transport, d'arbitrer entre les intérêts légitimes des uns et des autres, mais sans oublier non plus que le chemin de fer est un service essentiel à la vie de la nation et que c'est celle-ci qui, par les usagers, en supporte la charge ».

des avis du Conseil Supérieur des Chemins de Fer et destiné à assouplir un cahier des charges désuet. Le projet de nationalisation des réseaux que propose M. J. MOCH et le plan de fusion des Compagnies présenté par M. DALADIER n'ont pas abouti jusqu'à présent.

Pour mettre un frein à la concurrence, les réseaux songent à créer au début de l'année 1932 un Comité d'Etudes, en vue de conclure une entente directe avec les transporteurs routiers (9). L'initiative échoue à défaut d'accord au sein du Comité. De leur côté, les pouvoirs publics ne sont pas favorables à un essai de conversations engagées en dehors de l'Administration.

L'attitude passive n'a que trop duré. Devant le péril grandissant, deux solutions ont été successivement retenues : la solution libérale qui correspond à la phase de lutte ou de concurrence ; la solution interventionniste qui correspond à la place d'entente ou de collaboration.

(9) Malgré la démission, au mois de juin 1932, de deux représentants des transporteurs routiers, le Comité d'Etudes a adopté quatre avis, qui ont été portés à la connaissance du Ministre des Travaux Publics :

1° Remplacement des trains sur les lignes secondaires des grands réseaux d'intérêt général par des automobiles ;

2° Organisation du ramassage des marchandises et de leur groupement dans certaines gares-centres ; institution, à cet effet, de conférences régionales chargées de choisir les centres de groupage les plus favorables ;

3° Organisation des containers ;

4° Répartition du trafic entre le fer et la route.

Ce Comité fut surnommé ironiquement par les transporteurs routiers : Comité du Grand Rail.

Le 17 octobre 1932, les Compagnies ont présenté un vaste programme d'ensemble tendant à la réorganisation des transports et à la réalisation de l'équilibre financier des réseaux.

Avant 1934 les rapports du rail et de la route étaient des rapports de concurrence. Le Parlement au cours de l'année 1933 (10) se déclare partisan d'une réplique du rail luttant à égalité de forces avec l'automobile; il vote le 8 juillet une loi approuvant un

(10) Tableau indiquant la politique défensive suivie au cours de l'année 1933 :

A. — Mesures de nature à remédier aux excès de liberté des transporteurs routiers :

- 1) Décret du 19 janvier 1933 apportant certaines modifications au Code de la Route relativement à la limitation du poids par essieu pour les véhicules industriels, à la suppression des bandages pleins et à l'amélioration de l'éclairage et de la signalisation des poids lourds et de leurs remorques.
- 2) Arrêté du 23 janvier 1933 étendant aux conducteurs des poids lourds l'obligation de la visite médicale, exigée, depuis 1930, des conducteurs de véhicules de transports en commun.
- 3) Loi de douzièmes provisoires du 28 février 1933 (taxes au poids et à l'encombrement).

B. — Mesures « d'adaptation aux nécessités actuelles... du régime des grands réseaux de Chemin de Fer d'intérêt général » :

Loi du 8 juillet 1933 et avenant du 6 juillet 1933 à la Convention de 1921. Ces diverses dispositions peuvent se ranger sous trois rubriques :

- 1) Dans l'ordre administratif : création d'une Commission des marchés (décret du 6 janvier 1934, etc...).
- 2) Dans le domaine financier : diminution de l'impôt sur les voyageurs, primitivement fixé à 32,5 % et ramené à 12 % et relèvement correspondant des taxes sur le transport voyageurs (décret du 1^{er} novembre 1933) ; modification des bases de calcul de la prime de gestion.
- 3) Dispositions concernant l'exploitation : fusion de l'exploitation des réseaux du P.O. et du Midi ; dérogations apportées à certains articles du cahier des charges, des Conventions de 1833 et de la loi de 1845 :
 - a) décret du 30 décembre 1933 concernant la tarification ;
 - b) décret du 19 janvier 1934 concernant l'exploitation technique et commerciale (suppression de l'obligation des trois trains, réduction du nombre des classes de voitures, régime des autorails, etc.).

avenant du 6 juillet à la Convention de 1921 (11). Grâce à un assouplissement d'ordre technique et commercial et surtout par une politique d'abaissement des tarifs, les réseaux récupéreront, on l'espère du moins, une partie de leur clientèle.

Depuis 1934 les rapports du rail et de la route sont des rapports de collaboration. A la demande du Gouvernement, le Conseil National Economique (12) consacre sa séance des 16-17 février 1934 à la discussion d'un projet présenté par M. JOSSE, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat, concluant à la nécessité d'une coordination des différents moyens de transport et notamment du rail et de la route (13).

Historiquement l'apparition d'un nouveau mode de transport à côté des anciens, même si elle doit entraî-

(11) Le rapporteur de la Commission des Travaux Publics, à qui n'échappe pas ce revirement dans l'attitude du Parlement, déclare à propos de cette loi : « A vrai dire et avant même de se demander si le texte voté incarne véritablement une force de rajeunissement et de rénovation, le simple fait qu'on ait enfin voté quelque chose est déjà un progrès dont ceux-là seuls peuvent mesurer l'étendue, qui suivaient depuis des années cette lancinante question, toujours plus menaçante, constamment posée et jamais résolue. Avoir abouti, en peu de semaines, à mettre debout des dispositions nouvelles est un soulagement à la fois pour les parlementaires et pour l'opinion publique toute entière ».

(12) Les travaux du Conseil National Economique peuvent se résumer, en ce qui concerne la coordination rail-route, de la façon suivante :

1° Un rapport préliminaire de M. JOSSE, maître des Requêtes au Conseil d'Etat ;

2° Une enquête auprès des organismes intéressés, auxquels avait été communiqué le rapport (réseaux de chemins de fer ; transporteurs routiers ; représentants des usagers, chambre de Commerce et d'Agriculture ; administrations régionales) ;

3° Des conclusions adoptées par le Conseil National Economique, à une très forte majorité (20 voix contre 5), et qui ont servi de base à l'élaboration des décrets de coordination.

(13) Le Conseil National Economique s'est prononcé par ailleurs sur l'opportunité d'une coordination entre la voie ferrée et la voie d'eau,

ner l'élimination de l'un d'eux, a pour effet l'entente et la collaboration. Ainsi en a-t-il été du chemin de fer et de la diligence. Le réseau français étant au début peu ramifié, la collaboration de la diligence et du fardier s'imposa partout où le rail ne pénétrait pas ; momentanément s'établit un régime de collaboration qui contribua à la prospérité des réseaux en lui amenant la clientèle.

Depuis quelques années, le chemin de fer est en conflit avec l'automobile. Le conflit a débuté par la lutte, épuisante pour les concurrents, et se termine par la collaboration du rail et de la route. C'est cette collaboration, toute récente, et encore dans une large mesure en voie de réalisation, que nous tenterons d'étudier dans cette thèse.

Deux méthodes se présentent quant à la manière de présenter le sujet : ou bien aborder le problème dans son ensemble, ou bien l'approfondir sur des *points de détail*, en analysant les mesures qui ont été prises, afin d'en prévoir les répercussions probables ; nous préférons de beaucoup la seconde. A cette étude nous poserons une double limite, au point de vue technique et au point de vue territorial.

Au point de vue technique, nous nous limiterons à la collaboration au sujet du *trafic voyageurs*. Il y a intérêt à régler sitôt que possible la question voyageurs en raison des plus grandes chances qu'elle offre d'aboutir rapidement. Aussi bien une raison majeure a guidé notre choix, c'est que, seuls, les plans de transports voyageurs sont en voie d'élaboration. Aucun accord ne s'est réalisé à propos du trafic des marchan-

dises (14), ce qui est très regrettable, la fermeture d'une gare ne présentant une économie réelle pour les compagnies que si le chemin de fer renonce sur la ligne à la fois au trafic voyageurs et au trafic marchandises.

Au point de vue territorial, nous nous limiterons à la répartition du trafic voyageurs *dans la région lorraine* et particulièrement dans le département de Meurthe-et-Moselle. Le problème est encore très complexe et avant de le résoudre sur le plan national, il est préférable de se cantonner sur le plan régional.

Il existe deux *procédés* de coordination qui ont été adoptés, l'un ou l'autre par certains pays; le procédé autoritaire employé en Allemagne, qui fait appel à une large intervention de l'Etat et le procédé libéral, adopté en France parce qu'il est conforme à nos habitudes de liberté et qui combine l'intervention de l'Etat aux initiatives privées. Dans une première partie intitulée: « *Les organes de collaboration* », nous étudierons comment, en faisant appel aux initiatives individuelles, on est arrivé à concilier les intérêts opposés des transporteurs sans perdre de vue l'utilité commune.

Mais les transporteurs eux-mêmes ne sont libres de conclure une entente que s'ils s'appuient sur certaines *bases* prévues par les décrets de coordination et en

(14) « En vérité, à l'heure présente, sur un des points: les transports voyageurs, aucune décision n'a été mise à exécution et en ce qui concerne les marchandises, on n'en est qu'à des mesures limitées de recensement et de taxation ». (Déclaration de M. le Ministre des Travaux Publics, lors de la discussion au Sénat de l'interpellation de M. THOMYRE).

particulier sur une *répartition rationnelle du trafic*, effectuée en tenant compte des aptitudes techniques du rail et de la route. Cela nous amène à examiner dans une deuxième partie « *les règles de répartition du trafic* » qui doivent être assez souples pour s'adapter aux exigences locales.

En possession de ces données, nous essaierons, dans une troisième partie, non pas de porter un jugement sur la coordination puisqu'elle est à peine entrée dans sa phase de réalisation, mais de prévoir les « *répercussions de l'accord envisagé* », dans le département.

Ainsi se pose de nos jours le problème de la coordination. Le plan de cette étude repose sur une distinction entre le point de vue de l'idée de collaboration et le point de vue technique, entre les questions de disposition et les questions d'organisation, entre le travail d'ordre spéculatif et le travail de réalisation, entre les procédés et les bases de la coordination.

PREMIÈRE PARTIE

PREMIÈRE PARTIE

Les organes de collaboration

Les procédés de collaboration entre le rail et la route ont été arrêtés par un décret-loi du 19 avril 1934 (1). D'après ce texte, il appartient à l'initiative privée de conclure librement des accords sur la base d'une répartition rationnelle du trafic.

Un Comité Central de Coordination, placé auprès du Ministre des Travaux Publics et composé de représentants des grands réseaux et des transporteurs routiers est chargé de susciter des ententes régionales (2). Constitué dans le courant du mois d'août 1934, le Comité Central a établi un plan général d'organisation des ententes dans toute la France, conformément à l'article 11 du décret-loi qui se réserve de fixer par

(1) Aucune ratification légale n'est intervenue jusqu'à présent en ce qui concerne le décret-loi du 19 avril 1934 qui a fait l'objet de deux pourvois en Conseil d'Etat pour illégalité, de la part des groupements de transporteurs automobiles. En réalité le décret-loi tire sa force légale de l'article 36 de la loi du 28 février 1934 « autorisant le Gouvernement à prendre jusqu'au 30 juin 1934, nonobstant toutes dispositions contraires, par décret rendu en Conseil des Ministres et contresigné du Président du Conseil et du Ministre des Finances, toutes mesures d'économies qu'exige l'équilibre du budget ».

(2) Le mode de désignation des experts au Comité de Coordination fut organisé par deux arrêtés ministériels des 20 juin et 14 novembre 1934.

voie de règlement d'administration publique toutes mesures complémentaires. Le projet que le Comité a présenté au Ministre est devenu le décret du 25 février 1935, édictant les règles relatives à la coordination des transports publics de voyageurs et instituant par département un Comité Technique Départemental dont la composition est calquée sur celle du Comité Central (3).

Ainsi, les rouages destinés à mettre en branle la coordination sont-ils répartis sur deux échelons : une organisation départementale à la base, nationale au sommet.

Les transporteurs ferroviaires et routiers ont toute liberté, dans les limites très larges fixées par les décrets, de discuter les modalités d'un accord, bien qu'on leur ait imposé certaines zones à l'intérieur desquelles il y aurait monopole, soit pour le rail, soit pour la route.

Dans un chapitre premier, nous étudierons comment a été conçue, au sein du Comité Technique Départemental, la représentation des différentes catégories de transporteurs, de telle manière que les accords aient toutes chances d'être appliqués sans difficultés.

.(3) Le règlement d'administration publique du 25 février 1935 est divisé en trois parties :

1° Il organise des Comités Techniques Départementaux, dont la composition établie d'après les mêmes bases que celles du Comité Central, attribue à chaque catégorie de transporteurs du département un délégué et un suppléant désignés pour trois ans. Les modalités de cette désignation ont été fixées par un arrêté ministériel du 27 février 1935.

2° Le décret établit les règles générales d'élaboration des ententes.

3° Il fixe un certain nombre d'obligations qui devront être imposées aux entreprises de transport public automobile de voyageurs.

Malgré ces précautions, il est à craindre que les transporteurs les plus puissants refusent de s'entendre à l'amiable avec leurs concurrents. Des mesures ont été prises pour sauvegarder les intérêts des usagers et de l'Etat; elles feront l'objet d'un chapitre second.

Un décret du 14 novembre 1936 a élargi sensiblement la composition des organismes de coordination en y introduisant des représentants des intérêts généraux du pays respectivement sur le plan national et sur le plan départemental. Nous ne tiendrons pas compte, dans notre étude, de cette modification, d'autant plus que, dans une circulaire du 12 août 1936 adressée aux préfets, le Ministre des Travaux Publics prévoit que la réglementation nouvelle demandera un certain délai. Il ajoute: « Il paraît possible d'expérimenter, dès maintenant, *dans des conditions compatibles avec les textes en vigueur*, la mise en œuvre des travaux importants qui ont été effectués par les Comités, dans la mesure où les échanges de services entre les réseaux de chemins de fer et les entreprises routières répondent à l'intérêt général et où, d'ailleurs, l'adhésion des collectivités locales, notamment des Conseils Généraux, aux parties des plans de transports correspondantes, donne la certitude qu'ils comportent des garanties suffisantes pour les usagers ».

CHAPITRE PREMIER

LA REPRÉSENTATION DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE TRANSPORTEURS DANS LE COMITÉ TECHNIQUE DÉPARTEMENTAL

Le Comité Technique Départemental institué par le décret du 25 février 1935 est un organisme professionnel dont les transporteurs font les frais (1) et dans lequel sont représentés toutes les catégories de transporteurs; et c'est un organisme local, en contact étroit avec les populations.

Il comprend un délégué titulaire et un délégué suppléant représentant chacune des catégories suivantes :

1° le ou les grands réseaux de chemin de fer d'intérêt général exploitant des lignes dans le département;

2° les réseaux secondaires des chemins de fer d'intérêt général, les réseaux de voies ferrées d'intérêt local et les tramways;

(1) Les fonctions de délégué au Comité Technique Départemental, celles d'expert au Comité Central de Coordination sont gratuites. Cependant les chemins de fer et les transporteurs routiers parties à l'entente s'engagent à couvrir les dépenses (remboursement des frais de déplacement, etc...) en versant chaque année depuis 1935 une cotisation dont les modalités sont arrêtées par le Comité Technique (plan de transport « voyageurs » de Meurthe-et-Moselle. Dispositions générales de l'entente, article 6).

3° les entreprises routières ayant dans le département des contrats avec le département ou les communes;

4° les entreprises libres de transport public automobile de voyageurs;

5° les entreprises libres de transport public automobile de marchandises.

Avant de reprendre, paragraphe par paragraphe, chacune de ces catégories de transporteurs, il importe de dégager la physionomie d'ensemble du Comité. C'est une assemblée restreinte, au sein de laquelle les délégués titulaires ont seuls voix délibérative (2). C'est une assemblée qui se renouvelle périodiquement; ses membres sont élus (3) pour trois ans; exceptionnellement les pouvoirs de ceux qui ont été désignés à la constitution du Comité ne prendront fin que le 31 décembre 1938. C'est un comité technique, chargé d'une répartition du trafic.

Enfin, c'est un comité départemental. La création d'un Comité Technique par département marque la préférence pour une politique de négociations tenant compte de la géographie administrative (4). Le res-

(2) En cas d'absence, d'empêchement ou de vacance, le délégué titulaire est remplacé par le suppléant de la même catégorie. Les délégués suppléants peuvent assister à toutes les séances du Comité.

(3) L'élection du titulaire et du suppléant donne lieu à deux scrutins distincts. Toutes les entreprises prennent part au premier scrutin. Si le délégué élu à ce premier scrutin représente une entreprise utilisant au plus dix véhicules pour l'exploitation de ses services, seules les entreprises utilisant plus de dix véhicules prennent part au scrutin pour l'élection du suppléant et inversement (décret du 25 février 1935, art. 2, al. 9).

(4) Les avant-projets de plans de transport établis par le réseau du Nord tenaient compte des zones économiques. De leur côté les chemins

pect du cadre départemental est justifié (5) en raison du caractère dévolu à l'administration préfectorale, aux Ponts-et-Chaussées, aux Postes, aux Conseils Généraux, Chambres de Commerce et d'Agriculture.

Le Comité a pour mission de rechercher l'adhésion de toutes les entreprises, qui ont le siège principal de leur exploitation dans le département, « tant aux suppressions et modifications de lignes qu'à la répartition nouvelle des services de transports, ainsi qu'aux conditions imposées pour l'exécution des services sous le régime de l'entente » (6).

Enfin, dans le but de respecter scrupuleusement tous les intérêts en jeu, le mode de désignation des délégués a été complété par la règle de l'*unanimité* qui s'énonce ainsi : « toutes les fois que sur une affaire, l'unanimité ne peut s'établir au sein du Comité Technique Départemental, le Comité de Coordination est saisi de cette affaire ». Lorsque les délégués, titulaire et suppléant, d'une même catégorie, régulièrement convoqués, sont absents à trois séances consécutives, le Comité ne peut délibérer valablement qu'à la troisième. De même, les décisions portant avertissement ou application des clauses pénales doivent être prises à l'unanimité.

de fer de l'Etat, prenant l'initiative d'une entente avec les transporteurs routiers, avaient procédé à une fragmentation du réseau en plusieurs tronçons dont les limites étaient tracées par les différents courants de trafic.

(5) Le cadre départemental s'impose depuis le décret du 14 novembre 1936 qui donne au préfet la présidence de droit du Comité Technique.

(6) Décret du 25 février 1935, art. 10, 2^e alin.

§ 1. — **Les grands réseaux de chemin de fer.**

Pour les chemins de fer d'intérêt général, les représentants au Comité Technique Départemental sont désignés par le grand réseau, dont les lignes desservent le département.

Or, il peut se faire qu'un même département soit desservi à la fois par deux réseaux; quelle sera, dans ce cas, l'autorité compétente pour nommer le représentant des chemins de fer ?

Jusqu'à ces dernières années, le problème ne se posait pas en Meurthe-et-Moselle, les limites entre le réseau de l'Est et le réseau d'Alsace-Lorraine étant tracées par la frontière de 1871, qui suivait le département de Meurthe-et-Moselle. Le réseau d'Alsace-Lorraine exploitait exclusivement les lignes situées à l'intérieur des départements recouverts. Cette limite artificielle, qui ne tenait pas compte des exigences de l'exploitation, s'est révélée gênante.

Depuis le 1^{er} janvier 1934, il existe entre le réseau de l'Est et le réseau d'Alsace-Lorraine des points de pénétration réciproques; une pénétration de l'A. L. sur la ligne Batilly-Conflans et une pénétration de l'Est dans le département de la Moselle, sur les sections de lignes: Novéant-Metz, Chambrey-Château-Salins et embranchement Burthécourt-Vic. Le problème se pose donc aujourd'hui pour le département et il a reçu la solution suivante: le Comité de Direction des Réseaux dispose des pleins pouvoirs pour la désignation des délégués. Sont délégués suppléants au Comité Technique de Meurthe-et-Moselle, l'Inspection

teur principal à Nancy ou son représentant, l'Inspecteur principal à Metz ou son représentant.

La fonction de délégué titulaire représentant les grands réseaux revient normalement au sous-chef de l'exploitation chargé du mouvement ou à son représentant; ce sont en quelque sorte des délégués ambulants.

A côté de la pénétration de différents réseaux dans un département, qui apporte une dérogation au mode de désignation des délégués des grands réseaux au Comité, on a prévu, à propos de la répartition du trafic, une pénétration du Comité Technique Départemental dans les départements voisins. Théoriquement l'entente ne devrait concerner strictement que les lignes qui traversent le département. Pour rendre le cadre départemental moins rigide, on a étendu la compétence du Comité Technique à la répartition du trafic sur des sections de lignes situées hors du département. Dans ce cas il est nécessaire de s'entendre avec les membres du Comité Départemental dans le ressort duquel se trouve la ligne de chemin de fer dont on décidera le maintien ou la fermeture. Ainsi la répartition du trafic sur la relation Nancy-Metz figure au plan de transports de Meurthe-et-Moselle. Il en est de même de la ligne Nancy-Château-Salins. A l'inverse la question de coordination sur les embranchements Burthecourt à Vic et Vic à Château-Salins a été réservée pour l'étude concernant le département de la Moselle.

§ 2. — Les réseaux secondaires

En Meurthe-et-Moselle les réseaux secondaires se répartissent de la façon suivante: Chemins de fer de Lunéville à Blâmont et à Badonviller (1) (67 km., voie métrique). Chemins de fer Economiques: ligne de Thiaucourt à Toul (48 km., voie étroite). Chemins de fer d'intérêt local d'Avricourt à Blâmont et à Cirey (19 km., voie normale). Pour des raisons budgétaires, cette Société renonce à assurer le service voyageurs sur la ligne; l'exploitation sera assurée par les Rapides de Lorraine. Le service marchandises est maintenu par fer (2). Société des Tramways de Longwy (6 kilomètres). Compagnie Générale Française de Tramways, réseau de Nancy (réseau urbain 52 km., réseau départemental 29 km. 736).

Ces réseaux se sont entendus pour nommer, comme délégué titulaire, le Directeur de la Compagnie des Tramways de Nancy et, comme délégué suppléant, le Directeur des Chemins de fer de Lunéville à Blâmont et à Badonviller.

Lorsqu'une Société renonce à assurer elle-même l'exploitation de la ligne dont elle est concessionnaire, la règle suivante s'applique: c'est la Compagnie ou la Société pour le compte de laquelle la ligne est exploitée, qui détermine la catégorie (grands réseaux ou réseaux secondaires) dans laquelle il convient de ranger cette ligne. Ainsi la ligne de Mont-sur-Meurthe à

(1) Dans sa session de novembre 1936, le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle a décidé la mise en service d'autorails sur cette ligne à titre d'essai et pour une période de 30 mois.

(2) Le nouveau régime est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1937.

Bruyères, exploitée en régie par la Compagnie des Chemins de Fer Secondaires, fait partie du réseau de l'Est parce que l'exploitation a lieu pour le compte de la Compagnie de l'Est. La ligne Avricourt-Blâmont-Cirey, exploitée pour le compte de la Compagnie propriétaire par le réseau de l'Est, est considérée comme ligne secondaire. Il en était de même de la ligne Charmes-Badonviller avant qu'elle soit exploitée par la Compagnie des Chemins de Fer Secondaires.

§ 3. — Les entreprises routières ayant des contrats avec le Département

Il est préférable de présenter la liste de ces entreprises sous forme de tableau, en indiquant pour chacune d'elles le nombre de voitures et la longueur du réseau exploité (1).

	Nombre de voitures	Longueur du réseau exploité
Société Générale des Transports Départementaux, à Nancy (délégué titulaire)	16	680 km.
Société Publique de Transports Industriels, à Longwy (délégué suppléant).	8	150 km.
Entreprise Fasse, à Pont-à-Mousson.	3	120 km.
Entreprise Marque, à Gorcy	1	10 km.
Entreprise Launay, à Rambervillers..	1	5 km.
Chemins de Fer de l'Aube (Einville-Vic)	1	10 km.

En Meurthe-et-Moselle, les délégués de la deuxième catégorie (chemins de fer secondaires), de la troisième (entreprises routières ayant des contrats avec le département ou les communes) et de la quatrième (entreprises routières libres de services voyageurs) ont été désignés à l'unanimité des transporteurs, sans élection. A défaut d'entente ils auraient été élus à la majorité relative. Chaque réseau de chemins de fer secondaires dispose d'une voix par dizaine ou fraction

(1) La longueur des réseaux a été calculée à l'aide de la carte Michelin.

de dizaine de kilomètres de ligne concédée dans le département, tandis que les entreprises contractuelles ou libres de transport public automobile ont droit à une voix par groupe ou fraction de groupe de cinq véhicules en service dans le département (2).

(2) On aurait pu craindre, lors des élections des délégués aux Comités Techniques Départementaux, l'abstention systématique de certaines catégories de transporteurs. Elle ne s'est pas produite et jusqu'à présent aucune démission n'a été enregistrée.

§ 4. — Les entreprises libres de voyageurs

Ce sont elles qui livraient au chemin de fer une lutte acharnée et il était nécessaire de les connaître. Avant les décrets de coordination, un grand nombre d'accords avaient été conclus par tous les réseaux : Etat, P. L. M., Nord, P. O.-Midi, Est. A l'exception du pacte de Niort, conclu à l'unanimité des transporteurs, tous les autres l'avaient été seulement à la majorité. Le réseau du P. L. M. s'était livré dans les régions lyonnaise et marseillaise, où les entreprises libres de voyageurs pullulaient, à un travail préliminaire d'investigations et de recensement avant l'ouverture des négociations ; c'était le seul moyen de chiffrer approximativement la concurrence en raison de l'absence complète de statistiques au Ministère des Travaux Publics.

Le décret du 19 avril 1934, en mettant chaque transporteur en demeure de s'intégrer dans un plan de transport dressé par les représentants locaux élus au Comité Technique Départemental, leur impose plusieurs obligations. Nous nous demanderons : 1° en quoi elles consistent et 2° quels sont les entrepreneurs qui peuvent s'y soustraire.

A) LES OBLIGATIONS DES ENTREPRENEURS DE TRANSPORTS PUBLICS LIBRES

D'après le Code de la route (1), les entrepreneurs de transports publics automobiles, qui avaient l'in-

(1) L'article 34 du Code de la route est ainsi conçu : « Les entrepreneurs de services publics de transport en commun par véhicules attelés

tention de s'installer ou de créer une ligne nouvelle, étaient tenus d'adresser une *déclaration* à la préfecture. Cette formalité remplie, le préfet n'avait pas le droit de s'opposer à la création d'un service routier ; il ne disposait que d'un moyen détourné de paralyser l'activité d'une entreprise, en imposant aux cars, notamment dans la traversée des agglomérations, des points de stationnement très espacés ou un point terminus dérisoire.

Le décret-loi du 19 avril 1934 oblige toutes les entreprises de transport public, autres que celles faisant l'objet de contrats avec l'Etat, les départements et les communes, à souscrire à la préfecture du département où se trouve le siège principal de leur établissement, une déclaration d'exploitation dont les modalités ont été fixées par arrêté du Ministre des Travaux Publics (1 *bis*). Outre l'indication des localités desservies, du nombre de voyages journaliers dans chaque sens, des tarifs, de l'ancienneté de l'entreprise, la déclaration mentionne le ou les groupements professionnels de transports publics auxquels est affilié l'entrepreneur. Les entrepreneurs ont toute liberté de donner leur adhésion à une organisation professionnelle de leur choix. Cette mesure est destinée à éviter

ou automobiles sont tenus de déclarer au préfet du département le siège principal de leur établissement, le nombre de leurs voitures, celui des places qu'elles contiennent, le lieu de la destination, les jours et heures de départ et d'arrivée ».

« Tout changement aux dispositions ainsi arrêtées donne lieu à une déclaration nouvelle ».

Article 39 *in fine* : « les points de stationnement sont fixés par arrêté préfectoral ».

(1 *bis*) *J.O.*, 20 avril 1934, p. 3968.

que les accords soient annihilés par les initiatives des transports dissidents.

M. M. PESCHAUD se demande quelle efficacité on peut attendre d'un accord conclu au Comité entre les représentants des transporteurs, s'il ne lie pas les dirigeants de tous les services existants. La fin dernière de la déclaration, c'est de permettre au Comité Technique de dresser « la liste des véhicules dont il y aura lieu de tenir compte pour l'établissement des plans de transports, en procédant à toutes vérifications utiles pour s'assurer que la déclaration correspond au matériel réellement utilisable de chaque entreprise, compte-tenu des véhicules à remplacer pour lesquels l'entrepreneur justifie avoir passé commande de matériel neuf » (2).

En Meurthe-et-Moselle il n'y a pas eu de difficultés à dresser cette liste, la plupart des services automobiles étant assurés par quelques Sociétés, qui de plus en plus ont tendance à se substituer aux petits entrepreneurs (3).

Les chiffres ci-dessous indiquant les entreprises de transports voyageurs sont, en ce qui concerne le nombre de voitures, ceux déclarés à la Préfecture au mois d'avril 1934.

(2) Décret du 25 février 1935, art. 9.

(3) Depuis le décret du 19 avril 1934, deux entreprises ont disparu et ont été rachetées par les Rapides de Lorraine: Cayon à Flavigny; Grezlach à Champigneulles.

Nom de l'entreprise	Siège social	Nbre de voitres
Société des Rapides de Lorraine.	Nancy	60
Société Générale des Transports Départementaux	Nancy	1
Société Coopérative de la Ruche de Pompey	Pompey	10
Compagnie des Tramways de Nancy	Nancy	2
Société Publique de Transports Industriels	Longwy	4
Entreprises diverses	Nancy	2
	Cirey	1
	Lay-St-Christophe	2
	Villers-la-Montagne	1
	Jarny	1

Ces entreprises ont désigné, d'un commun accord, le Directeur des Rapides de Lorraine et le Directeur de la Ruche de Pompey en tant que délégués titulaire et suppléant au Comité Technique Départemental.

Conformément aux dispositions de l'article 16 du décret du 25 février 1935, le plan de transport de Meurthe-et-Moselle réglemeute tous les transports de voyageurs par véhicules automobiles circulant dans le département, soit au titre de *transports publics réguliers*, soit au titre de *transports occasionnels*. La définition du transport public nous est donnée par le décret-loi du 19 avril 1934; il s'agit de « tout service offert au public dans un but commercial pour le transport des voyageurs ou des marchandises ». Par transports occasionnels, il faut entendre tous les services

de fêtes, foires ou marchés qui présentent un caractère quelconque de régularité ou de périodicité. On peut ranger par exemple dans cette catégorie les services de ville. Ces entreprises sont tenues à la déclaration et à l'affiliation à une organisation professionnelle de leur choix. D'autres ont au contraire la faculté de se soustraire à ces obligations, parce qu'elles restent en dehors de la coordination.

B) LES TRANSPORTS EN MARGE DES ACCORDS

Deux catégories de transports échappent aux règles de la coordination; ce sont les *transports exceptionnels* et les *transports privés*.

La distinction entre le transport *occasionnel*, soumis au contrôle des Comités Techniques, et le transport *exceptionnel* paraît floue; où s'arrête le service occasionnel et où commence le service exceptionnel? Le critère du transport exceptionnel, c'est son manque de périodicité; « sont exceptionnels les services spéciaux destinés à faire face à des besoins qui ne se renouvellent pas périodiquement » (4).

D'autres difficultés ont surgi à propos de la distinction entre transports qui ne risquent plus de présenter de zone de pénétration: le transport *public* et le transport *privé*. Trois éléments entrent en jeu dans la détermination du transport privé: la qualité du transporteur, celle de la personne transportée, enfin la manière dont s'effectue le transport.

On reconnaît un transport privé non pas à la personnalité ou à la profession de l'entrepreneur, mais à

(4) Décret du 25 février 1935, art. 16.

sa qualité de propriétaire. Tout individu, commerçant, agriculteur ou industriel, tout groupement, coopérative, syndicat, association sont réputés transporteurs privés dès l'instant qu'ils utilisent un véhicule dont ils sont propriétaires ou qui a été mis exclusivement à leur disposition pour une durée d'au moins trois mois.

Intervient un deuxième facteur qui conditionne le précédent, c'est la qualité de la personne transportée par rapport au transporteur. Un service de voyageurs n'est pas soumis à la déclaration, si les véhicules ne transportent, à part les conducteurs, que des personnes attachées à l'établissement. L'expression doit être prise au sens large et comprendre non pas seulement les personnes qui ont entre elles des rapports de subordination, mais les membres d'une famille, d'une association. A partir du moment où elle a décidé de se rendre propriétaire d'un car, en vue d'effectuer elle-même ses sorties, une Société sportive ne sera pas tenue d'apposer sur le pare-brise du véhicule un macaron spécial, délivré à ses frais par les soins du Comité Technique Départemental !

Enfin la manière dont s'effectue le transport décide de son caractère public ou privé (5); ainsi sont réputés privés les transports occasionnels lorsque l'entrepreneur ne reçoit aucune rémunération, de même les transports effectués sous certaines conditions par

(5) Pour les services marchandises, la manière dont s'effectue le transport peut entraîner une sorte de dénaturation du transport: l'adjonction à un transport privé de marchandises d'un fret de complément ou de retour, constitué en marchandises n'appartenant pas au transporteur, lui enlève son caractère privé. C'est un transport public « par détermination de la loi ».

l'Administration (services réservés aux agents des postes pour faciliter la distribution du courrier).
« Les transports de voyageurs effectués par des voitures dites de remise ou de place ont un caractère privé, à la condition expresse que ces voitures soient louées de façon indivisible et sans intermédiaire, que ce soit à la course, à la distance, à la journée ou à un tarif horokilométrique » (6).

(6) Cette mesure vise à faire cesser la concurrence des taxis collectifs dans la région parisienne. Le nombre de personnes transportées par jour de cette manière a été évalué à 200.000.

§ 5. — **Les entreprises libres de marchandises**

En Meurthe-et-Moselle, les entreprises de transport public de marchandises sont au nombre de **234**. A elles toutes, elles possèdent 438 camions et 68 remorques, soit une moyenne de deux camions à peine par entrepreneur, ce qui rend la coordination des transports marchandises infiniment plus délicate.

On a prévu la présence au Comité Technique Départemental, d'un délégué représentant les transporteurs de marchandises, afin de permettre ultérieurement aux délégués de répartir entre le rail et la route les services marchandises, sans qu'il soit nécessaire de modifier la composition des Comités. Il existe une particularité en Meurthe-et-Moselle pour ces entreprises : c'est la seule catégorie de transporteurs pour laquelle on dût recourir à une élection le 27 mars 1935. On a procédé successivement à l'élection du titulaire et à l'élection du suppléant. Le scrutin a donné les résultats suivants :

1° ELECTION DU DÉLÉGUÉ TITULAIRE (1)

Nombre de votants : 51

Société lorraine de Déménagements, à Nancy	46 voix, <i>élu</i> .
Société d'Alsace	4 voix.
Sotrapo	1 bulletin nul.

(1) L'élection du délégué titulaire a été assez pénible.

2° ELECTION DU DÉLÉGUÉ SUPPLÉANT

Nombre de votants : 43

Magasins Généraux	22 voix, <i>élu</i> .
Entreprise Fasse, à Pont-à-Mousson	18 voix.
Entreprise Mayer et Courteaux	2 voix.
	1 bulletin nul.

*
|* *

Lorsque les réseaux avaient pris l'initiative en 1932 de créer un Comité d'Etudes, cette tentative de collaboration avait échoué pour plusieurs raisons : les chemins de fer secondaires craignaient de faire les frais d'un accord direct entre le rail et la route. De leur côté certains représentants des transporteurs automobiles libres s'étaient retirés du Comité, reprochant aux Compagnies de s'être assuré la majorité, au sein de l'assemblée, par l'intermédiaire de certains entrepreneurs liés aux réseaux : correspondants, groupements ; l'initiative des chemins de fer leur paraissait une manœuvre pour imposer un programme préparé de longue date. Dans le plan de 1932, en cas de substitution d'un service automobile au chemin de fer, les Compagnies exigeaient du nouvel entrepreneur routier des garanties par un cahier des charges, vis-à-vis de la puissance publique ; elles demeuraient personnellement responsables du service à assurer et conservaient un contrôle très serré de l'exploitation des services automobiles.

Le véritable facteur d'insuccès de cette première ébauche de collaboration tenait aux dispositions des

transporteurs. On était décidé à collaborer, mais un manque de confiance subsistait à l'égard du concurrent. Exposant son point de vue sur la politique des transports, le Comité de Direction des réseaux déclare à propos d'une intervention minimum de la puissance publique: « Si on peut être assuré que le chemin de fer respecterait scrupuleusement les accords qu'il aurait librement conclus, il ne saurait toujours en être de même du côté des transporteurs automobiles plus ou moins indépendants les uns des autres et sur lesquels n'auraient pratiquement aucun effet les instances des fédérations ou groupements, parties à l'entente ».

L'aménagement actuel des organismes de coordination et la représentation de toutes les catégories de transporteurs au sein des Comités, ont remédié à ces inconvénients. De l'avis de l'expert des transports routiers libres au Comité Central de Coordination « le libellé du décret, impartial dans son ensemble, offre aux représentants des différentes catégories de transports routiers les possibilités de discussion sur un pied d'égalité avec leurs concurrents ferroviaires »

En l'espace de trois ans, de 1932 à 1935, une évolution s'est opérée dans l'état d'esprit des transporteurs. Le Président du Comité Technique de Meurthe-et-Moselle, délégué des transporteurs routiers libres, félicitait la Compagnie de l'Est de la largeur de vues dont elle avait fait preuve tout au long des négociations et qui avait permis l'établissement du plan de transport dans les délais prescrits par les décrets de coordination. Le nombre de Comités Départementaux

qui ont adressé leur dossier d'entente au Ministre des Travaux Publics ne s'élèverait pas en mai 1936, à 75, si les transporteurs routiers s'étaient trouvés infériorisés vis-à-vis des représentants du rail et si le fonctionnement des Comités avait été vicié par le manque d'équilibre des forces en présence.

CHAPITRE II

LA SAUVEGARDE DES INTÉRÊTS DES USAGERS ET DE L'ÉTAT

Le procédé de coordination adopté en France repose sur le respect de la volonté des parties et sur celui de leurs intérêts autant et aussi longtemps que c'est possible; il ne prévoit l'intervention de la puissance publique que lorsqu'il n'y a plus aucune chance d'aboutir.

Cette formule de l'entente entre transporteurs apparaît à M. F. PERROUX, comme « un hommage rendu à la libre initiative pour la réglementation d'une activité économique et la reconnaissance officielle que, dans certains domaines, le libre jeu des initiatives ne saurait jusqu'au bout suffire ».

En 1934 il n'a pas semblé désirable d'introduire les usagers dans les Comités Techniques Départementaux. Mais leurs droits comme ceux de l'Etat doivent être sauvegardés par l'intervention d'organismes représentatifs des usagers et des intérêts généraux du pays. Ces garanties fonctionnent à *deux moments*: d'abord entre la signature du plan de transport par les délégués départementaux et sa ratification ministérielle; ensuite et d'une manière aussi efficace après l'entrée

en application de ce plan, par le contrôle de l'exécution loyale de l'entente, confié au Comité Technique, devenu un *Conseil permanent de discipline et d'arbitrage*. Aucun plan n'ayant reçu son application, nous envisagerons ce contrôle en parlant des répercussions éventuelles de l'accord sur les transporteurs.

Dans *l'espace*, ces garanties jouent sur le plan départemental et sur le plan national.

Sur le plan départemental, il y a nécessité de soumettre le plan de transport signé par les délégués au Comité Technique, à l'examen des représentants politiques, économiques et administratifs locaux. Dans un paragraphe premier, nous étudierons comment s'opère dans chaque département la consultation des usagers.

Mais il est à craindre que les usagers soient trop directement intéressés à l'application du plan de transport, dans des conditions qui ne tiennent compte que des intérêts du département. L'étude des divers organes qui interviennent sur le plan national pour concilier le point de vue du clocher avec l'intérêt général fera l'objet d'un paragraphe second.

§ I. - **La consultation des représentants qualifiés des usagers dans le département**

Appelé par le Gouvernement, au début de l'année 1934, à donner son avis sur le problème des transports, le Conseil National Economique envisageait comme une nécessité la constitution d'un Conseil départemental ou régional, où seraient représentés tous les intérêts en présence selon une formule tri-

partite: un tiers représentant la puissance publique, un tiers représentant les usagers, un tiers représentant les transporteurs. Parmi les représentants des intérêts généraux du pays et des usagers, devaient figurer un représentant des Postes et un représentant de la défense nationale.

Cette organisation n'a pas été retenue par le décret-loi du 19 avril 1934, ni par le règlement d'administration publique du 25 février 1935: les usagers n'étaient *pas représentés* dans les Comités de Coordination depuis leur constitution, jusqu'à la réforme toute récente du 14 novembre 1936; ils étaient appelés à *donner leur avis* avant l'application du plan de transport.

La non introduction des usagers dans les Comités Techniques Départementaux s'explique par deux raisons: il faut aller vite et d'autre part la répartition du trafic à laquelle on entend procéder est un travail d'ordre technique qu'il suffit de confier à un organisme professionnel.

Une *question d'urgence*: il semblait qu'au sein des Comités de Coordination, la présence des usagers serait une source de tâtonnements et une cause de ralentissement des travaux (1).

Une *question de compétence*: il était question d'un travail technique d'ensemble et d'ententes industriel-

(1) De même, entre les deux méthodes proposées pour remédier à la crise des chemins de fer: apporter à l'organisation des transports une réforme générale ou réviser la Convention de 1921, en laissant d'autres dispositions législatives régler la coordination des transports, on avait préféré la seconde parce qu'il fallait atténuer coûte que coûte le déficit.

les, et il était certainement plus commode, en matière de projets, de faire préparer d'abord les plans de cette nature par les techniciens eux-mêmes. « Il ne viendrait pas à l'idée de celui qui charge un architecte d'établir les plans d'un immeuble d'exiger sa présence pendant que l'architecte établit ses calculs et trace son plan (2) ». Du reste, quel intérêt présenterait pour les usagers ce travail de répartition du trafic, conformément aux règles fixées par un règlement d'administration publique? Un membre du Comité Technique de Meurthe-et-Moselle nous déclarait, en parlant des séances du Comité relatives à la coordination des transports marchandises: « En prêtant bénévolement leurs concours à une besogne aussi monotone, les transporteurs ont mérité largement la reconnaissance de leur clientèle! ».

Et d'ailleurs, comment procéder en pratique à une représentation des usagers? Par l'élection d'un parlementaire? De professionnel qu'il était, l'organisme départemental ne risquerait-il pas de glisser sur le plan politique? Pour avoir la certitude que l'utilisateur fera, en toutes circonstances, triompher le point de vue de l'intérêt général, il conviendrait de préciser quelles conditions doit remplir l'utilisateur: effectuer dans l'année, dans le trimestre, par semaine un nombre d'aller et retour minimum? ne disposer d'aucun moyen de locomotion personnel? Même en supposant qu'il ait été bien choisi, l'utilisateur ne sera-t-il pas tenté de s'opposer à la suppression de la ligne de chemin de fer qu'il emprunte habituellement?

(2) *France Transports*, n° du 15 mars 1936.

Nous estimons qu'il n'est pas nécessaire de convoquer l'usager à l'élaboration du plan de transport et qu'il suffit qu'il puisse faire connaître son opinion au moment de l'adoption définitive; avant d'entrer en application, le plan du transport doit être soumis aux critiques des représentants qualifiés des usagers. C'est ce qui se passe en pratique. Le plan de transport, tel que le présente le Comité Technique Départemental, est une œuvre non homogène, quelque peu informe, non susceptible d'application immédiate. Il importe de *consulter les usagers* en soumettant ce plan à l'examen de commissions départementales: Conseil Général, Chambre de Commerce, Chambre d'Agriculture. Ainsi s'exprime l'article 14 du décret du 25 février 1935 qui règle la procédure d'examen des dossiers. « Le Comité Technique Départemental adresse au Ministre des Travaux Publics le dossier des accords ou des négociations ».

« Le préfet *consulte*, sur l'ensemble du dossier ainsi constitué, les Chambres de Commerce et d'Agriculture, le Conseil général (ou sa Commission départementale dûment déléguée) et les services départementaux intéressés... ».

« Le dossier, complété par ces avis... est, dans un délai de six semaines, renvoyé au Ministre des Travaux Publics, qui en saisira immédiatement le Comité de Coordination ».

L'exclusion des usagers des travaux préparatoires avait été décidée en partie pour hâter la conclusion d'une entente. Or, le temps que l'on espérait gagner

est perdu actuellement par l'avis défavorable de quelque 50 ou 60 Conseils Généraux. La mise en application des textes réglementaires a soulevé de telles objections de la part de la grande majorité des Conseils Généraux, des Chambres de Commerce et des Chambres d'Agriculture, et même du Parlement, qu'aucun des plans de transports de voyageurs n'a été approuvé par le Ministre des Travaux Publics. A quoi cette hostilité des usagers peut-elle tenir ?

Les usagers sont assez *peu favorables* à la coordination parce qu'ils préfèrent le statu quo, qui constitue pour eux un avantage résultant de la superposition de moyens de transport d'aptitudes différentes, sans augmentation des prix.

Les usagers, décidés à renoncer à leurs aises, lorsque l'intérêt supérieur de la collectivité est en jeu, ne sont pas légion. Nous avons relevé cependant, dans une revue de transport, les mesures héroïques préconisées par un usager « afin d'alléger ou de supprimer le déficit qui grève fortement le budget général ». Elles consisteraient à réduire le trafic sur les lignes secondaires qui présentent un déficit d'exploitation, à trois jours par semaine, avec un minimum de trois trains dans chaque sens. Ainsi serait obtenu le « groupement des voyageurs à certains jours, qui correspondraient, évidemment aux marchés locaux » et il en résulterait « une réduction des dépenses d'exploitation ».

Mais la plupart des usagers connaissent l'étendue de leurs droits, qui ont pour origine les mauvaises habitudes qu'ils ont prises et qui leur ont été donnés

bon gré mal gré par les compagnies de chemin de fer. A aucun prix, ils ne consentiront, dans le domaine des transports, à une réduction de leur train de vie, préférant perdre en tant que contribuables ce qu'ils gagnent en qualité d'usagers.

Ainsi s'explique que le programme de coordination suisse, auquel avaient adhéré les transporteurs routiers et les transporteurs ferroviaires, n'ait pas été ratifié par le *referendum* populaire (3).

Le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle ne s'est pas encore prononcé sur le plan de transport, mais la Chambre de Commerce de Nancy, dans sa séance du 8 octobre 1935, a émis un vœu en faveur d'une révision du plan, après consultation des usagers.

L'hostilité des usagers, vis-à-vis de la coordination s'est manifestée au Sénat, lors de l'interpellation de M. THOUMYRE, sur la coordination des moyens de transports par rail et par route, et, d'une façon plus directe, au Congrès National des Usagers des Transports qui s'est tenu à Lyon les 3, 4 et 5 mars 1936 (4).

Certains avis ne méritent pas d'être pris en considération, tel celui, défavorable au projet de coordination, émis par la Chambre de Commerce de Mou-

(3) Le Gouvernement fédéral avait songé à rétablir la situation déficitaire de ses chemins de fer en leur réservant le transport des marchandises sur tout parcours dépassant 30 kilomètres.

Ce régime, expérimenté pendant un an, ne pouvait être consacré définitivement que par la sanction du vote populaire. Le *referendum* a eu lieu le 5 mai 1935. Par une majorité écrasante de 550.000 voix (782.000 contre 231.000) le peuple suisse a repoussé le texte qui lui était soumis.

(4) Le Congrès national des usagers des transports a envisagé le problème de la coordination dans son ensemble ainsi que les répercussions sur les services voyageurs et marchandises.

lins. Parmi les arguments mis en avant, on note le suivant: « La coordination ne doit donc envisager ni la suppression de lignes de chemin de fer, ni celles d'autocars, mais coordonner les heures de départ et d'arrivée, ainsi que les prix ». Tout récemment les habitants d'une localité proche de Nancy signaient une pétition en faveur du rétablissement d'une ligne de tramways, supprimée au mois de mai 1936, tant le nombre des usagers était restreint depuis la création d'un service automobile concurrent.

Quelques Chambres de Commerce, *mal renseignées*, protestent contre les plans départementaux, parce que, disent-elles, ce à quoi elles s'opposent, « c'est à la suppression totale du trafic voyageurs sur les lignes où on ne le remplacerait par rien ou tout au moins par quelque chose de susceptible de donner satisfaction ». L'hostilité des usagers est due, à notre avis, à une maladresse commise lors de la consultation des Commissions départementales.

On s'est étendu avec raison, au cours des négociations, sur la question de savoir, par exemple, s'il existe ou non entre deux agglomérations une solution de continuité¹ et si, en fin de compte, c'est une société concessionnaire de transports urbains ou une entreprise libre qui assurera le service. N'aurait-il pas fallu également s'expliquer sur les seules solutions de continuité qui préoccupent l'usager, sur celles qui risqueraient de se produire entre le point terminus d'un service routier et la gare où il y aura lieu de se rendre pour continuer le voyage? A cet égard le plan de

transport de Meurthe-et-Moselle ne fournit qu'une précision. La Compagnie de l'Est donne la raison du maintien de la gare de Frouard, qui restera ouverte tout au moins au trafic voyageurs. « Le maintien de la gare de Frouard au service des voyageurs est justifié par la position géographique de cette gare; il convient, en effet, d'éviter aux voyageurs en provenance de Commercy-Toul à destination de Nomeny et de Pagny-sur-Moselle (ou vice versa) l'obligation de continuer leur voyage jusqu'à Nancy et de rebrousser chemin par autobus jusqu'à Frouard ».

Si l'on avait donné aux usagers un semblant de satisfaction, nombre de représentants politiques et économiques locaux, hésiteraient aujourd'hui à se prononcer contre l'adoption des plans de transports. La coordination aurait été accueillie plus favorablement par le public, si on avait, par la voie de la presse, préparé un courant d'opinion, vanté les résultats d'un accord direct entre le rail et la route, en indiquant au besoin la date probable d'entrée en application de l'organisation nouvelle et la durée de la mise au point.

Nous ne reprochons donc pas aux transporteurs de ne pas avoir précisé les conditions d'application du plan; en cela ils n'ont fait que se conformer à l'article 4 du décret-loi du 19 avril 1934, ainsi conçu: « Les arrêtés ministériels sanctionnant les ententes ou les propositions de l'arbitre fixeront les conditions auxquelles devront satisfaire les transports routiers sur les relations prévues pour ces transports ».

« Ces conditions devront porter, notamment, sur

les horaires et les tarifs, l'obligation d'assurer le service et de respecter l'égalité de traitement entre les usagers, l'acceptation des transports postaux ». Ainsi donc, ces détails, sans doute secondaires pour les transporteurs, mais qui intéressent au plus haut point les usagers ont été négligés. On présente le plan de transport dans toute sa laideur (5), sous l'angle le

(5) Le plan de transport tel que le présente le Comité Technique Départemental comporte les examens suivants :

Liste des transporteurs qui n'ont pas donné leur adhésion à l'accord : 1° transporteurs assurant un service quotidien ; 2° transporteurs assurant un service périodique.

Lignes ou sections de lignes de ceux des services routiers libres qui doivent être partiellement ou totalement fermés à l'exploitation, pour supprimer les doubles emplois onéreux avec les lignes de chemins de fer d'intérêt général, maintenues ouvertes au service des voyageurs.

Lignes ou sections de lignes des réseaux de chemins de fer d'intérêt général dont la fermeture totale ou partielle au service des voyageurs est reconnue nécessaire.

Lignes ou sections de lignes des entreprises de transports publics à admettre au bénéfice de la compensation.

Services de transports publics automobiles de voyageurs à établir sur des itinéraires jusqu'alors desservis par les réseaux de chemins de fer d'intérêt général et répartition des services entre les entreprises routières.

Lignes ou sections de lignes des services libres de transports publics automobiles, voyages quotidiens et périodiques, maintenus sous certaines conditions d'itinéraires, d'horaires et de tarifs.

Lignes et modifications prévues par l'entente, ne figurant pas sur les tableaux précédents.

Lignes ou sections de lignes des services libres quotidiens ou périodiques maintenues sous certaines conditions d'itinéraires, d'horaires ou de tarifs.

Liste des accords nécessaires pour l'établissement de l'entente. Accords intervenus et à intervenir pour les services quotidiens et pour les services périodiques.

Lignes de postes rurales assurant un service de voyageurs.

Examen des voies ferrées des chemins de fer économiques.

Liste des lignes d'autobus dont les conditions d'exploitation ne sont pas modifiées par les ententes.

Accords particuliers.

plus défavorable. Le moment est vraiment inopportun et la procédure maladroite et contradictoire: à quoi bon consulter les usagers sur un travail inachevé, et sur les questions pour lesquelles ils ne sont pas compétents? C'est se faire des illusions sur le désintéressement des usagers que de leur demander s'il convient de maintenir un service par fer et un service routier; ils se prononceront inévitablement en faveur de la superposition des deux moyens de transports: Il leur appartient seulement de juger, en considération des dispositions prises, *celui des deux moyens* de transport qu'il est préférable de maintenir parce qu'il offre plus de commodités, ou, en cas de pluralité de services routiers, parce qu'il présente plus de garanties.

On comprend d'un autre côté l'inquiétude d'un parlementaire de Meurthe-et-Moselle (6) qui se demande si le public ne sera pas avisé des mesures finalement adoptées par voie d'affichage, un peu à la manière dont le Comité Technique Départemental notifie la conclusion de l'entente aux transporteurs qui ont refusé d'y adhérer. Les usagers auront-ils eux aussi un délai de quinze jours à dater de la notification pour indiquer les motifs de leur désapprobation? De même, dans un rapport présenté à la Chambre de Commerce de Nancy, M. NÉROT souligne que pour l'instant rien n'est arrêté à propos des réductions de tarifs et il ajoute: « Il est facile de calculer par exemple qu'un ouvrier de Dieulouard, venant travailler à Nancy, qui paie actuellement par le train 12 fr. 75 chaque

(6) M. G. MAZERAND, articles parus dans l'*Indépendant de Lunéville*, n^{os} des 22 et 29 décembre 1935.

semaine, devrait déboursier 48 francs par autobus ou 24 francs avec une réduction éventuelle de 50 % ». Les réductions de tarifs, que l'on sera amené à accorder aux ouvriers, aux familles nombreuses et aux mutilés ont été passées sous silence (7).

Nous nous sommes déclarés adversaires d'une représentation directe des usagers au sein des Comités Techniques Départementaux, à condition que les inté-

(7) Voici, formulées de différentes manières, les inquiétudes qui se sont manifestées soit au Parlement, soit au Congrès national des usagers des transports de Lyon :

« La réorganisation des services publics de transports a été confiée, dans chaque département, à un inspecteur des chemins de fer et à un contrôleur d'autobus ». (P. LAFFONT, Interpellation au Sénat, *J.O.*, Débats, Sénat, 1936, p. 151).

« Les Chambres de commerce, Offices de transports, Conseils généraux ont été tenus à l'écart du travail de préparation, si bien que les usagers qui vont être appelés à se servir de l'organisation projetée et à la faire vivre, n'ont pas eu l'occasion d'exprimer leur avis et de faire connaître leurs besoins ». (Rapport de M. NÉROT à la Chambre de commerce de Nancy, séance du 8 octobre 1935).

« C'est en vase clos que se prépare la coordination ; les questions de transport qui intéressent au plus haut point l'intérêt public ne peuvent être résolues en un petit comité, travaillant derrière des portes fermées... Pourquoi ne pas avoir permis aux représentants des usagers de suivre l'étude de la question au sein du Comité ? Leur avis aurait été précieux ; leurs associations touristiques eussent fait connaître les vœux et les besoins réels de leur clientèle... Bien des erreurs eussent été évitées dans la préparation des plans de coordination, si l'ingénieur des Ponts et Chaussées, si l'ingénieur du service vicinal avaient été là en permanence pour signaler le danger que présenterait tel ou tel parcours, si les représentants des usagers avaient pu se rendre compte au sein des Comités Techniques des horaires, des tarifs envisagés, de toutes les difficultés qui pourraient surgir ».

« On ne peut admettre que les usagers ne soient pas défendus, eux qui, comme contribuables, vont payer en fin de compte tous les frais de l'opération : le déficit des chemins de fer aussi bien que l'augmentation des tarifs des autocars ! ». (Congrès National des Usagers des transports de Lyon).

ressés puissent donner leur avis avant la mise en application du plan de transport. Néanmoins nous ne partageons pas l'opinion de ceux qui déclarent la méthode de travail franchement mauvaise, du fait que l'entente obligatoire aurait dû précéder ou accompagner la préparation du plan de coordination. Nous reconnaissons simplement que la procédure d'examen des dossiers ne donne pas satisfaction aux usagers, du fait que la consultation des assemblées départementales porte exclusivement sur des questions techniques de répartition du trafic entre le rail et la route et non pas sur un plan d'organisation des transports dans la région, dont on connaîtrait les conditions d'application.

*
* *

Quoi qu'il en soit, le Ministre des Travaux Publics a cédé aux instances du Parlement et des collectivités locales; l'adjonction des représentants des usagers a été réalisée par la réforme du 14 novembre 1936, « afin d'aplanir un grand nombre de difficultés et de faciliter en particulier l'étude de la révision des textes avec la collaboration du Comité de Coordination ».

La circulaire ministérielle adressée aux préfets le 12 août 1936, insistait déjà sur les avis défavorables recueillis au cours de l'enquête locale, notamment des Conseils Généraux, des Chambres de Commerce et des Chambres d'Agriculture et sur les objections formulées à la tribune du Parlement, et attribuait cet échec à ce que la coordination avait été entreprise sous le signe exclusif de l'entente entre transporteurs.

Le décret du 14 novembre 1936 élargit à tort,

croyons-nous, la composition des Comités Techniques Départementaux (8). La présidence appartient au Préfet, ou, en cas d'empêchement au Secrétaire Général de Préfecture. Les Comités sont en outre complétés par cinq membres, savoir : deux Conseillers Généraux, l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et deux représentants désignés par l'Office des Transports et des Postes, et choisis (à raison d'un délégué titulaire et d'un délégué suppléant pour chacune de ces catégories) parmi les membres des Chambres de Commerce et Chambres d'Agriculture intéressés.

Dans quelques départements, les Chambres de Commerce et les Chambres d'Agriculture ne sont pas affiliées à un Office de Transports. Dans ce cas, on

(8) Comité Technique Départemental des transports de Meurthe-et-Moselle. — Composition (séance du 19 décembre 1936) :

Président : M. le Préfet ; *Suppléant* : M. le Secrétaire Général.

Membres :

Délégués du Conseil Général (séance du 17 novembre 1936) :

Titulaires : M. Amidieu du Clos, conseiller général, à Longwy ; M. Fenal, conseiller général, à Lunéville.

Suppléants : M. Audier, conseiller général, à Virecourt ; M. Valentin, conseiller général à Marainviller.

M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (*Suppléant* : M. Litz, ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées).

Délégués de l'Office des transports de l'Est, comprenant :

a) les délégués choisis parmi les membres de la Chambre de commerce :

Titulaire : M. Nérot ; *Suppléant* : M. Derobe, négociant.

b) les délégués choisis parmi les membres de la Chambre d'Agriculture :

Titulaire : M. Cournault (H.), sénateur de Meurthe-et-Moselle, président de la Chambre d'Agriculture ; *Suppléant* : M. François (L.), vice-président, à Mercy-le-Haut.

Membre à titre consultatif seulement : M. le Directeur départemental des P.T.T. ou son délégué.

Les membres du Comité sont désignés pour trois ans. Exceptionnellement, les pouvoirs des nouveaux membres institués par le décret expireront à la même date que ceux des représentants des transporteurs, soit au 31 décembre 1938.

appelle au siège du Comité Technique Départemental un délégué titulaire et un délégué suppléant, désignés parmi les membres de ces assemblées par les Chambres de Commerce et par les Chambres d'Agriculture ayant leur siège dans le département.

Lorsqu'il existe dans le même département plusieurs Chambres de Commerce ou d'Agriculture (par exemple dans les Vosges, les Chambres de Commerce d'Epinal et de Saint-Dié) et qu'elles ne se mettent pas d'accord pour une désignation commune, le Préfet fait choix parmi les membres présentés.

Les délégués des Conseils Généraux ont été désignés au cours de la session des Assemblées départementales, qui s'est tenue au mois de novembre 1936. En demandant aux Conseils Généraux de désigner eux-mêmes leurs délégués au Comité Technique, on leur fait prendre une part de responsabilité dans les études préalables et l'on espère éviter ainsi les refus des assemblées départementales, lorsque les plans de transports auront été établis.

L'introduction des usagers ne modifie pas seulement la physionomie externe du Comité, mais aussi sa mission, en l'appelant à trancher des questions techniques et à résoudre des problèmes d'ordre économique.

Ainsi élargis, les Comités Techniques Départementaux devraient être compétents pour fixer les conditions d'horaires, de tarifs, d'égalité de traitement entre les usagers, qui, jusqu'à présent étaient déterminées par arrêté ministériel, au moment même où le plan de transport entrait en application. C'est à la

procédure, prévue par le décret du 19 avril 1934, que nous avons attribué le nombre de protestations qui se sont élevées parmi les usagers.

§ 2. — **L'examen du plan de transport
envisagé au point de vue national**

On a dit de la carte des chemins de fer anglais, qu'elle montrait dès la première lecture que l'on ne s'était attaché à desservir convenablement ni l'intérêt général, ni l'intérêt provincial, ni les intérêts locaux.

Il faut espérer que ceux qui vont être appelés à se servir de la nouvelle organisation des services voyageurs ne reprendront pas la boutade d'un publiciste anglais, en la modifiant légèrement de manière à l'appliquer à la coordination: « Plusieurs mouches trempées d'encre et courant sur... la *carte routière de la région* auraient dessiné un ensemble de lignes mieux entendu que celui du... *plan de transports!* ».

Nous avons souligné combien il était délicat de choisir un représentant des usagers qui ne fût pas directement intéressé soit au maintien, soit à la modification des services existants et le problème ne semble pas résolu par l'élargissement apporté à la composition des Comités départementaux. Sur le plan national, il importe que des personnes ou des assemblées, moins intéressées à la répartition du trafic que les transporteurs et les usagers du département, interviennent à leur tour pour conseiller, pour surveiller, pour imposer au besoin, enfin pour ratifier. Nous mentionnerons brièvement les interventions successi-

ves du Comité de Coordination, de l'arbitre, de la Commission d'Etudes et du Ministre des Travaux Publics depuis le début des négociations jusqu'au moment où le plan de transport, signé par les délégués au Comité Technique, est soumis pour application à la ratification ministérielle.

1° LE COMITÉ DE COORDINATION, appelé aussi *Comité Central de Coordination* pour ne pas le confondre avec les Comités départementaux, est composé de cinq experts et de leurs cinq suppléants représentant les grands réseaux, les voies ferrées d'intérêt local, les services routiers subventionnés, les services routiers libres de voyageurs et les services routiers de marchandises (1).

Ayant pour mission de susciter des ententes régionales, ses membres ont présenté au Ministre des Travaux Publics des projets de réglementation des transports, dont l'un, en ce qui concerne les services voyageurs, est devenu le règlement d'administration publique du 25 février 1935, qui a institué les Comités Techniques Départementaux. Si l'on s'en tenait à l'histoire de la coordination des transports, il eut été plus indiqué, afin de respecter l'ordre chronologique, de commencer par l'étude du Comité Central, puisque sa composition a été fixée par l'article 2 du décret-loi

(1) Les cinq experts au Comité de coordination sont MM. Dautry, représentant les Chemins de fer d'intérêt général; Musnier, représentant les transports automobiles de marchandises; Hinzelin, représentant des transports automobiles de voyageurs; Mariage, représentant des services automobiles contractuels; Jourdain, représentant des voies ferrées d'intérêt local.

du 19 avril 1934. L'examen du plan de transports, dressé exclusivement jusqu'à présent par les représentants locaux des transporteurs, permet au contraire de situer l'intervention du Comité de Coordination à deux moments différents : pendant la période des négociations et après la conclusion des ententes.

A) *Pendant la période des négociations.* — Le Comité Central joue un double rôle : c'est un organisme consultatif de compétence générale et c'est un organisme d'appel.

Les procès-verbaux des séances des Comités Techniques lui sont communiqués, afin qu'il soit en mesure de donner des vues d'ensemble aux organismes départementaux, ce rôle offrant l'avantage de l'uniformité entre les règles appliquées dans les diverses régions et constituant une sorte de jurisprudence commune, qui s'impose peu à peu aux délégués locaux.

En tant qu'organisme d'appel, il lui appartient de trancher le différend, à défaut d'unanimité au sein du Comité Technique.

B) *Intervention postérieure à la conclusion des ententes*

Dès que lui parvient le plan de transport, le Comité Central se préoccupe des réserves qui ont été formulées par les différentes parties consultées : réserves des transporteurs à titre particulier, réserves du Comité Technique Départemental, réserves des Chambres de Commerce, Chambres d'Agriculture et Conseils Généraux (2).

(2) Le plan peut être signé, en précisant qu'on y adhère avec des réserves, sans que joue automatiquement la procédure prévue à l'article 7

En Meurthe-et-Moselle les transporteurs à titre particulier (3) et les délégués au Comité Technique, au nom de la catégorie de transports qu'ils représentaient, ont formulé des réserves sur lesquelles le Comité Technique Départemental s'est prononcé. Seul le représentant des chemins de fer d'intérêt général a signé le plan, sans aucune restriction.

Lorsque le Comité Central de Coordination a classé toutes ces réserves suivant qu'elles se rapportent à des questions générales ou à des objections de détail, il établit un rapport dont le modèle est uniforme pour tous les départements. Chaque membre du Comité est rapporteur à tour de rôle. Le rapport dégage les caractéristiques relatives au réseau d'intérêt général dans le département; il compare la longueur respective des lignes des services automobiles contractuels, des services subventionnés, des services libres; il insiste sur les répercussions financières du plan, en raison du but du décret-loi de 19 avril 1934 qui est un décret d'économie; il rapporte les dispositions particulières (4), la plupart des plans comportant un cer-

du décret du 19 avril 1934, lorsque les décisions ne sont pas prises à l'unanimité: « toutes les fois que sur une affaire, l'unanimité ne peut s'établir au sein du Comité Technique Départemental, le Comité de Coordination est saisi de cette affaire ».

(3) Exemple de réserves relatives à des objections secondaires formulées par un transporteur à titre particulier:

Je soussigné E..., entrepreneur de transports à Lay-Saint-Christophe, me déclare d'accord sur le texte du plan de coordination des transports qui m'a été communiqué, sous la réserve qu'il laisse Bouxières-aux-Chênes à mon exploitation.

Signature:

(4) « Entre Nancy et Pompey, le service de remplacement de trains serait attribué à la Ruche de Pompey et aux Rapides de Lorraine; toutefois, cette dernière Société accepte, suivant les conditions d'un accord commercial passé entre elles, de laisser l'exploitation intégrale

tain nombre d'accords particuliers; enfin, il étudie point par point, article par article, les adhésions et les réserves des transporteurs et résume les avis des divers porte-parole des usagers.

Le rapport se termine par une conclusion dont voici quelques extraits: « Le plan de transports, compte tenu des modifications qui viennent d'être proposées, donnera entièrement satisfaction aux usagers. Par ailleurs, ce plan répond parfaitement au décret du 19 avril 1934, puisqu'il doit alléger dans une large mesure les budgets de l'Etat et des collectivités, tout en assurant aux entreprises routières la sécurité du lendemain sans laquelle il n'est pas de bonne exploitation possible ».

« Tout commande donc de mettre ce plan en vigueur dans le plus bref délai; il y aurait intérêt, pour des commodités de changement d'horaire, d'attendre cependant le début d'un mois pour mettre le plan en vigueur ».

« C'est dans ces conditions que nous avons l'honneur de solliciter l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, compte tenu des modifications que nous avons proposé d'apporter au plan par le présent rapport ».

La procédure s'achève par la nécessité de faire arrêter et sanctionner chaque plan de transport local par la puissance publique: « les ententes... deviendront exécutoires après l'approbation par arrêté du Ministre des Travaux Publics »; ces arrêtés fixeront

de cette ligne à la Ruche ». (Extrait du plan de transports de Meurthe-et-Moselle).

la date de mise en application de l'organisation nouvelle. Cette date a une importance pour les nouveaux transporteurs routiers, qui n'ont plus le droit de s'établir pour l'instant et qui, à partir des arrêtés ministériels, seront placés sous un régime d'autorisation (5).

L'article 3 du décret-loi du 19 avril 1934 dispose que: « la composition et les attributions du Comité de Coordination pourront être étendues ou modifiées par décret en Conseil d'Etat ». Aux termes du décret du 14 novembre 1936, pris en application du texte précité, le Comité de Coordination a été complété par un Président désigné par le Ministre des Travaux Publics et cinq membres représentant respectivement le Conseil National Economique (trois membres), l'Assemblée des Présidents de Chambres de Commerce (un membre) et l'Assemblée des Présidents de Chambres d'Agriculture (un membre) (6).

(5) Ces divers renseignements ont été donnés au Congrès National des usagers des transports par M. R. Musnier, président de la Fédération nationale des Transporteurs de France, expert au Comité de Coordination.

(6) Décret du 14 novembre 1936:

Article premier. — La composition du Comité de Coordination des transports ferroviaires et routiers est fixée comme suit:

Un président, désigné par le Ministre des Travaux publics,

Trois membres du Conseil National Economique, désignés par le Ministre de l'Economie Nationale sur une liste de neuf membres présentée par la Commission permanente dudit Conseil, et choisis en dehors des représentants des entreprises de transport et des industries qui s'y rattachent;

Un membre désigné, dans son sein, par l'Assemblée des Présidents de Chambres de commerce;

Un membre désigné, dans son sein, par l'Assemblée des Présidents de Chambres d'agriculture;

2° LA DÉCISION ARBITRALE. — Un arbitre était désigné, suivant le décret-loi du 19 avril 1934, à l'unanimité par les membres du Comité de Coordination ou à défaut d'accord par le Ministre des Travaux Publics. Placé auprès du Ministre, il avait pour mission d'établir un plan de maintien, de modification ou de suppression des services existants et de création de nouveaux services. La décision arbitrale était une menace qui pesait sur les transporteurs puisqu'elle leur imposait une répartition du trafic lorsque l'entente ne s'était pas réalisée entre eux. Il y avait là une contrainte et cependant nous sommes portés pour plusieurs raisons à considérer l'arbitre comme un organe de collaboration. Les textes le permettent : aux termes du décret du 14 novembre 1936 « les attributions conférées à un arbitre par le décret-loi

Un expert désigné par le Comité de Direction des grands réseaux de chemins de fer ;

Un expert désigné par les organisations professionnelles des voies ferrées d'intérêt local ;

Un expert désigné par les organisations professionnelles des transporteurs par route ayant des contrats avec l'Etat, les départements ou les communes.

Le Ministre des Travaux publics établira la liste des organisations intéressées appelées à procéder à ces désignations ; à défaut d'accord entre elles, il y procédera lui-même.

Les membres du Comité de Coordination seront désignés pour une durée de trois ans. Leur mandat sera renouvelable.

Le Comité de Coordination désigne son ou ses vice-présidents et fixe les conditions de son fonctionnement.

Les experts désignés par les réseaux de Chemins de fer et les organisations professionnelles de transporteurs sur route... sont maintenus en fonction jusqu'à expiration normale de leur mandat, c'est-à-dire jusqu'au 3 août 1937.

A titre transitoire... les pouvoirs des six nouveaux membres du Comité de Coordination... prendront fin, pour la première période, à la même date du 3 août 1937.

du 19 avril 1934..., sont exercées désormais par le Comité de Coordination, formulant ses propositions à *la majorité* des voix ». Les faits confirment cette manière de penser. Appelé en avril 1936 à se prononcer sur la question de savoir si des infractions aux décrets de coordination avaient été commises par la Ruche de Pompey d'une part, à propos de la création de services réservés et par la Compagnie des Tramways de Nancy d'autre part dans l'intensification d'un service existant, l'arbitre s'était reconnu incompétent. Cependant, grâce à lui, une entente s'est réalisée entre les deux sociétés concurrentes (7). Aucun texte ne précisant les principes d'après lesquels l'arbitre a le soin de répartir le trafic entre les voies concurrentes, ce dernier est intervenu au mieux des intérêts particuliers et de l'intérêt général; il a proposé plus qu'il n'a imposé; son rôle s'est borné à servir d'intermédiaire entre les parties pour faciliter les négociations.

3° LA COMMISSION D'ETUDES. — Le 27 février 1936, sur l'initiative du Ministre des Travaux Publics, a été constituée une commission d'études, composée de 24 membres, chargée d'examiner les plans de transport soumis au Ministre par le Comité de Coordination. Elle comprend une partie fixe, où siègent à demeure les représentants qualifiés dans l'ensemble du pays de tous les intérêts en cause et une partie mobile qui groupe les délégués du département dont on règle

(7) V. *infra*, à propos de cet accord, les développements relatifs à la répartition du trafic entre les entreprises routières.

le nouveau statut des transports. Elle est présidée par le Directeur Général des Chemins de Fer et des Routes (8).

Parmi les représentants des intérêts généraux du pays, figurent en qualité de membres permanents : le Directeur du Budget, un représentant du Ministère de la Guerre, le Directeur de l'Exploitation postale, le Directeur de l'Administration départementale et communale, le Directeur du Travail ; les présidents de commissions des Travaux Publics et des Finances des deux Chambres, les présidents des Assemblées de Chambres de Commerce et de Chambres d'agriculture et le président de l'Assemblée Nationale des maires de France.

Interviennent au nom du département les personnalités suivantes : le préfet, le président du Conseil Général, de la Commission des Transports, ou, à défaut, de la commission compétente du Conseil Général ; le président de la Chambre d'Agriculture, un président de Chambre de Commerce ayant son siège dans le département et désigné par les présidents de Chambres de Commerce du département ; l'ingénieur en chef du service vicinal ; le directeur départemental des P. T. T., etc...

Il semble que cette commission soit composée de fonctionnaires et de personnalités trop éloignées de l'usager dans la vie courante. On s'est demandé s'il n'y aurait pas intérêt à ce que ceux qui se servent des

(8) La Direction générale des Chemins de fer et des Routes a été créée par un décret du 4 décembre 1933 et a fonctionné à partir du 16 décembre de la même année.

moyens de transports publics puissent faire entendre leur voix par l'intermédiaire de représentants qui vivent dans leur milieu et qui connaissent les besoins et les nécessités pratiques de la circulation.

Nous n'insisterons pas davantage, ni sur sa composition qui est modifiée indirectement par l'introduction de représentants des usagers dans les Comités, ni sur son rôle, le Ministre ne l'ayant vraisemblablement pas encore réunie (9), bien qu'il ait donné, lors de sa création, l'assurance que le problème demeurerait entier et ne serait résolu qu'après les travaux de la Commission nouvelle.

4° L'INTERVENTION MINISTÉRIELLE. — Le dossier des accords ou des négociations n'est jamais transmis directement par le Comité Technique Départemental au Comité Central; il est adressé au Ministre des Travaux Publics qui en prend connaissance et saisit immédiatement le Comité Central de Coordination. Lorsque les ententes sont acceptées ou conclues directement par les intéressés, elles ne deviennent exécutoires que lorsque le Ministre a pris un arrêté, les ratifiant.

Ni les accords antérieurs aux décrets de coordination ni les propositions des Comités n'ont reçu la sanction ministérielle jusqu'à présent. L'exclusion des usagers des organismes départementaux a provoqué

(9) Dans sa session de mai 1936, l'Assemblée des Présidents de Chambres d'Agriculture a demandé au Ministre des Travaux Publics de réunir la Commission d'Etudes, de la charger de reprendre dans son ensemble la coordination et la révision des décrets et de fixer les principes généraux précis en tenant compte des réserves formulées notamment à l'occasion de l'examen des plans départementaux.

un vif mécontentement dans l'opinion, mais les pouvoirs publics auraient pu ne pas céder devant les résistances locales, l'Etat étant libre d'intervenir d'une manière plus efficace pour diriger et imposer. Le plan dressé par l'arbitre était lui aussi traité comme un accord librement conclu par les intéressés, le Ministre devant rendre exécutoire la décision arbitrale.

L'Etat, par la suppression récente de l'arbitre, ne renonce pas à ses droits, puisque les attributions de l'arbitre sont conférées par le décret du 14 novembre 1936 au Comité de Coordination. D'un autre côté, l'introduction des usagers dans les organismes de coordination n'aplanit pas les difficultés. La plupart du temps, les représentants des usagers seront en désaccord avec les délégués des transporteurs et on en reviendra à la situation créée par le décret du 19 avril 1934 : il appartiendra au Ministre de trancher le différend. C'est en définitive le Ministre des Travaux Publics qui est le régulateur de la coordination.

DEUXIÈME PARTIE

DEUXIÈME PARTIE

Les règles de répartition du trafic

Pour réaliser une entente directe entre le rail et la route, il fallait empêcher les représentants de l'un ou de l'autre moyen de transport de s'assurer la majorité dans les Comités de Coordination.

Cette question de représentation étant réglée, la répartition du trafic entre le rail et la route s'est opérée sans heurt; ce sont des considérations de bon sens, dictées par l'intérêt général qui interviennent pour déterminer les sphères d'activité respectives du chemin de fer et de l'automobile. Dans une section première nous étudierons cette répartition du trafic entre deux moyens de transport d'aptitudes différentes.

Au contraire, les négociations entre transporteurs routiers se sont révélées laborieuses, du fait que, solidaires vis-à-vis du rail, les entrepreneurs de transport automobile deviennent concurrents dès qu'intervient l'intérêt personnel. La répartition entre les entreprises routières du trafic abandonné par le rail formera la matière d'une section deuxième.

SECTION PREMIÈRE

LA RÉPARTITION DU TRAFIC ENTRE LE RAIL ET LA ROUTE

CHAPITRE PREMIER

L'ÉVALUATION DU TRAFIC

L'évaluation du trafic porte à la fois sur les lignes auxquelles renonce la route et sur celles qui seront attribuées aux entrepreneurs à titre de compensations.

§ 1. — **Evaluation du trafic routier**

En s'interdisant de restreindre le champ d'application de l'automobile, la coordination marque, de la part du pouvoir concédant et des entreprises concessionnaires de chemin de fer, la reconnaissance de la situation des entreprises de transports publics automobiles avec l'ampleur que celles-ci avaient atteinte au mois d'avril 1934. Seules, ont été reconnues, tant pour le mode de représentation des délégués au Comité Technique que pour la répartition du trafic, les entreprises libres qui s'étaient soumises à la déclaration prévue par le décret-loi du 19 avril 1934.

Si coordonner, c'est avant tout mettre de l'ordre et ne modifier la situation que dans les manifestations de la concurrence, il fallait se reporter à une date à laquelle on évaluerait approximativement l'étendue de cette concurrence.

Même en tenant compte du trafic assuré le 21 avril 1934 par les entrepreneurs routiers, la situation était susceptible de se transformer tous les jours par l'arrivée inopinée d'un concurrent au détriment des transporteurs routiers. Pour mettre fin à l'inflation des moyens de transports, le décret-loi a ordonné une mesure qui complète la déclaration : « A partir de la publication du présent décret et jusqu'à l'intervention des arrêtés ministériels..., il ne pourra être créé aucun service de transport public ».

Cette règle de l'interdiction momentanée de créer des services nouveaux et d'intensifier des services existants mérite d'être examinée en elle-même et dans l'interprétation qui lui a été donnée.

Aucun transporteur de bonne foi ne pourrait accepter d'abandonner une ligne où il aurait été reconnu que le chemin de fer constitue le mode de transport le plus avantageux, s'il devait craindre que plus tard un concurrent moins scrupuleux vînt prendre sa place. C'est une mesure d'ordre et de protection dont il est superflu de démontrer le bien fondé. La restriction est une atteinte au principe de la liberté du commerce et de l'industrie, mais il faut reconnaître que le droit individuel d'exercer telle profession qui plaît n'est mis en sommeil que pour un temps ; après l'intervention des arrêtés ministériels sanctionnant les accords,

l'industrie s'offrira, sous certaines conditions, aux entrepreneurs. Dès l'instant où l'entente s'est réalisée entre deux services concurrents, les entrepreneurs ne sont plus liés par la règle qui leur interdit d'intensifier le service. Ainsi la Société Coopérative « La Ruche de Pompey » ayant conclu un accord avec la Compagnie des Tramways de Nancy, en vertu duquel elle obtenait l'exclusivité sur la section Champigneulles-Pompey, a mis en service le 5 mai 1936, date d'entrée en application du nouveau régime, quatre véhicules supplémentaires par suite de l'obligation où elle se trouvait désormais d'assurer à elle seule le service et en conséquence de faire face à toutes les pointes de trafic.

Les industriels auraient eu le droit de se plaindre d'un préjudice résultant du ralentissement de la concurrence automobile. « Toutes ces mesures n'ont pas suscité dans l'industrie automobile une émotion considérable et les transporteurs routiers, directement touchés, n'ont peut-être pas trouvé auprès de leurs fournisseurs de cette industrie un appui suffisant (1) ». Au cours des observations qu'il présentait en 1934, à la suite du rapport de M. JOSSE au Conseil National Economique, M. Louis Renault, président de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'automobiles déclarait : « La route ne perdra pas sa vitalité, car elle s'ouvrira davantage non seulement aux touristes, mais encore aux transporteurs légers, assurant le

(1) Conférence de M. LAUBARD, ingénieur I.D.N., à la Société des Ingénieurs de l'automobile le 9 mars 1936, publiée par *l'Usine*, n° du 9 avril 1936.

porte à porte et qui échappent obligatoirement au rail ».

L'interdiction de créer des services nouveaux a été déclarée inique dans un domaine où la technique est encore en pleine évolution, où les transformations et l'adaptation réservent tant de possibilités, surtout en raison de l'interprétation extensive donnée à cette règle (2). Il y a nécessairement assimilation entre la création d'un service et l'intensification d'un service existant, en augmentant le nombre de voyage aller et retour ou en utilisant un véhicule de capacité plus grande, l'une et l'autre ayant le même effet, savoir : modifier les conditions d'exploitation d'une ligne ou d'un réseau déterminés et empêcher ainsi pratiquement les conciliations, ententes ou arbitrages. Pour éviter de faire une concurrence plus grave que celle sur laquelle le transporteur routier desservant la même relation était en droit de compter, il convient de s'en tenir strictement aux termes de la déclaration, quel que soit le motif qui ait poussé l'entrepreneur à augmenter le nombre de ses services et notamment que le changement d'horaire ait eu pour résultat une amélioration du service. Le raisonnement ne s'appliquerait pas si l'achat de matériel neuf correspondait

(2) En prohibant jusqu'à la conclusion d'ententes à intervenir la création de nouveaux services de transports publics, le décret-loi du 19 avril 1934 a envisagé, même les actes successifs de l'exploitation nouvelle créée par l'entrepreneur. Dès lors, la création d'une ligne délictueuse constitue non pas un délit permanent, mais un délit successif renouvelé autant de fois que sont constatés des actes nouveaux d'exploitation (affaire Compagnie des Tramways Strasbourgeois contre Merckel. Cassation, 20-6-36, *Gazette des Tribunaux*, 21-7-36).

Il y aurait création d'un service nouveau par la transformation d'un service exceptionnel en service régulier.

à un souci de confort ; il serait compréhensible de ne pas obliger l'entrepreneur à revenir à l'état de chose primitif, en le forçant à vendre le matériel neuf récemment acheté.

De même l'augmentation de la capacité des véhicules servant au transport en commun de voyageurs est interdite en principe jusqu'à la mise en vigueur des plans de coordination. Toutefois, elle peut être autorisée provisoirement sur avis favorable du Comité Technique Départemental.

*
* *

En réalité la date à laquelle il faut se reporter pour évaluer le trafic importe peu ; la situation d'une entreprise ne pouvant être appréciée à un jour donné, cette évaluation devrait être faite par l'établissement d'une moyenne portant sur les trois, quatre et même cinq années précédentes.

Pour procéder à cette évaluation du trafic, il importe en outre de faire une distinction entre les entreprises routières qui tiennent un relevé du nombre de voyageurs transportés chaque jour et celles qui ne connaissent ce chiffre que d'une manière très approximative.

Il est impossible d'obtenir de certaines entreprises automobiles libres des statistiques comparables à celles que fournissent les Chemins de Fer, en ce qui concerne le nombre de voyageurs transportés tel jour de telle gare à telle autre.

Cela tient à la tarification. En échange du prix du transport, le receveur d'un car délivre une ou plusieurs coupures, qui, ne portant ni date, ni le par-

cours auquel elles donnent droit, se ramènent à une sorte de ticket-monnaie, numéroté, arrondi au franc.

Cette tarification, qui a rencontré la faveur du public, nous semble trop simplifiée, par rapport aux exigences de la coordination; elle fournit à l'entreprise le montant global de la recette journalière, mais ne lui indique pas le nombre de voyageurs transportés, ni la distance parcourue par chacun d'eux.

Il est prévu par exemple, au plan de Meurthe-et-Moselle que la relation Nancy-Metz sera assurée dans les conditions suivantes :

1° Entre Nancy et Pont-à-Mousson, les trains de la Compagnie de l'Est ne desserviraient plus que Nancy, Frouard et Pont-à-Mousson.

Sur ce même parcours, les services routiers desserviraient Nancy, Frouard, Pompey, Marbach, Belleville, Dieulouard, Blénod-lès-Pont-à-Mousson, Pont-à-Mousson; leur consistance comporterait au minimum 12 aller et retour journaliers.

2° Entre Pont-à-Mousson et Metz, les trains de la Compagnie de l'Est desserviraient toutes les stations.

Sur ce secteur, les services routiers ne devront plus suivre la rive gauche de la Moselle; ils auront leur itinéraire détourné par la rive droite via Champey, Corny et Jouy-aux-Arches; ils comporteraient six aller et retour journaliers.

Le service routier établi sur ce parcours a fait les réserves suivantes: « La Compagnie de l'Est nous demande la suppression totale de la ligne sur la rive gauche et la réduction du nombre de voyages à six sur la rive droite. L'importance du service est telle

que les compensations offertes par le réseau — desserte exclusive des localités de Marbach, Belleville et Dieulouard — seraient loin d'équivaloir les sacrifices ».

Si la tarification indiquait à l'entreprise le nombre exact de voyageurs transportés de telle localité à destination de telle autre, celle-ci serait en mesure de démontrer à l'aide de chiffres (Pont-à-Mousson se trouvant à mi-chemin entre Nancy et Metz) que la section Pont-à-Mousson-Metz est plus rémunératrice que la section Pont-à-Mousson-Nancy ou l'inverse. L'évaluation du trafic abandonné par la route y gagnerait en précision et l'attribution de compensations rigoureusement équivalentes serait réglée.

D'autres entreprises tiennent un relevé du nombre des voyageurs transportés. Malgré tout, pour elles, il faut établir une séparation très nette entre les services réguliers et entre ceux qui présentent un caractère saisonnier.

a) Pour les services à *caractère saisonnier*, les variations de trafic sont très sensibles par suite du temps ou de circonstances diverses auxquelles l'entrepreneur doit songer, s'il veut assurer le transport de tous les voyageurs qui se présenteront ou au contraire éviter de faire circuler du matériel à vide, lorsqu'il prévoit une clientèle réduite. En raison du caractère aléatoire des services saisonniers, il est impossible d'évaluer le trafic assuré par une entreprise sans recourir à une moyenne. Prenons par exemple la relation Nancy-Liverdun. L'année 1936 très pluvieuse ne peut être prise en considération. Le service auto-

mobile libre, qui est seul à présent pour assurer le trafic sur cette relation, a transporté moins de voyageurs en 1936 qu'en 1935, époque à laquelle la ligne était exploitée par deux sociétés concurrentes.

TABLEAU INDIQUANT LES VARIATIONS DE TRAFIC
SUR LA LIGNE NANCY-LIVERDUN
(Été 1936 - Dimanches et Fêtes)

Dates		Nombre de voyageurs	Nombre de voyages	Moyenne par voyage (aller et ret.)
Mai	10	532	18	47
—	17	1.054	31	44
—	21 (Ascension)	483	20	46
—	24	763	24	56
—	31 (Pentecôte)	643	21	51
Juin	1 ^{er}	641	24	49
—	7	121	14	35
—	14	171	13	35
—	21	1.581	49	57
—	28	1.399	42	50
Juillet	5	861	34	43
—	12	554	27	47
—	14	497	21	46
—	19	784	29	53
—	26	674	25	58
Août	2	503	20	52
—	9	1.105	35	60
—	15	1.060	35	55
—	16	1.252	35	60
—	23	1.058	38	51
—	30	1.191	34	57
Sept.	6	357	20	46
—	13	626	24	52
—	20	277	21	41
—	27	161	14	37

b) Pour les *services réguliers*, les fluctuations du trafic sont plus faibles; le nombre de voyageurs transportés varie avec les heures de la journée et suivant les jours de la semaine. Si l'on compare sur plusieurs journées le nombre de voyageurs transportés à la même heure et sur plusieurs semaines celui des voyageurs transportés le jour correspondant de chacune d'elles, on obtient des chiffres voisins.

DÉCOMPOSITION PAR JOURNÉES DU NOMBRE DE VOYAGEURS
TRANSPORTÉS ENTRE NANCY-POMPEY ET VICE-VERSA
(juin 1936)

Lundi	3.933 (3)	2.066	1.812	1.754
Mardi	2.095	2.501	1.806	1.692
Mercredi	1.827	1.791	1.630	1.659
Jeudi	2.114	2.317	2.047	2.101
Vendredi	1.730	1.820	1.719	2.114
Samedi	2.705	2.481	2.189	2.770
Dimanche	3.128	2.776	4.727	4.690

Les jours où le trafic est le plus faible sont le mercredi et le vendredi; et toutes les semaines, il en est ainsi.

DÉCOMPOSITION PAR HEURES DU NOMBRE DE VOYAGEURS
TRANSPORTÉS LES QUATRE PREMIERS MARDIS DE JUIN 1936

	6 h. à 7 h.	9 h. 40 à 10 h. 40	11 h. 40 à 12 h. 40	13 h. à 14 h.
2 juin	157	107	183	230
9 juin	178	104	196	209
16 juin	188	114	100 (4)	123 (5)
23 juin	179	85	132.	155

(3) Jour férié.

(4) et (5) Période de grèves.

Mais, même en présence de statistiques aussi précises, il est difficile d'évaluer la concurrence d'un service automobile.

Ce serait une erreur, sur les parcours où le tracé de la voie ferrée et celui de la route sont sensiblement parallèles et où les deux moyens de transport assurent dans des conditions qui se valent la desserte des mêmes agglomérations, d'établir un rapprochement entre l'importance du trafic assuré par la route et la diminution du nombre des voyageurs par chemin de fer. Par suite d'une règle, qui ne peut prétendre au caractère général et universel d'une loi et que l'on exprime en disant que *le moyen de transport crée le voyageur*, il se produit parfois une augmentation de trafic sans qu'il y ait simultanément un détournement équivalent de trafic. Un service automobile qui s'établit sur une relation précédemment desservie par le rail, peut, pour des raisons de commodité, de fréquence, décider un plus grand nombre de personnes à voyager ou tout au moins, sur de faibles distances, déterminer les usagers à effectuer le parcours plusieurs fois par semaine ou par jour.

En 1931, lorsqu'elle assurait seule la relation Nancy-Pompey, la ligne de tramways a transporté en un an 1.270.000 voyageurs (10.000 dans une après-midi de dimanche d'été); trois ans plus tard, après l'apparition d'un service automobile libre, le nombre de voyageurs transportés par tramways est tombé à 776.000, soit une diminution de 494.000 unités. En cette même année 1934, le car transportait 1.064.000 voyageurs, ce qui élève le total des voyageurs au chiffre de

1.840.000. Le supplément de 570.000 usagers est-il dû à la création d'un service de transport nouveau ? Oui, mais en partie seulement, car par suite de la concurrence d'un service automobile, le chemin de fer a subi pour la période correspondante une diminution de 273.038 unités. Voici quelles ont été les fluctuations du trafic ferroviaire en trois ans :

Voyageurs expédiés de	Année 1931	Année 1934
Champigneulles	265.870	191.553
Frouard	220.507	133.737
Pompey	266.830	154.889
TOTAL	753.207	480.179

En 1935 le chemin de fer a transporté 470.089 voyageurs, soit une baisse de 10.000 unités par rapport à 1934, diminution très faible en comparaison de celle des trois années précédentes qui atteignait en moyenne 60.000 unités par an.

Nous concluons que cette règle « le moyen de transport crée le voyageur », par les fluctuations de trafic qu'elle provoque, nécessite l'établissement d'une moyenne lorsqu'on évalue le trafic enlevé au rail, et qu'elle ne joue pas exclusivement en faveur de l'automobile, mais au profit d'un moyen de transport quel qu'il soit. Par l'amélioration apportée au service des trains, par la mise en service d'autorails et par la délivrance de billets à tarifs réduits (billets d'excursion), les réseaux de chemin de fer se sont attiré une clientèle qu'ils n'ont pas nécessairement reprise aux entreprises routières.

§ 2. — **Evaluation du trafic ferroviaire**

La même question se pose à propos des transports par voie ferrée qu'au sujet des services routiers : à quelle époque se reporter pour évaluer le trafic auquel renonce le chemin de fer ? Les compagnies pour une raison d'équité, doivent fournir aux entreprises routières des indications sur l'importance du trafic qu'elles leur transfèrent, ne serait-ce que pour prévoir la consistance des services routiers de remplacement.

La répartition du trafic entre les deux voies concurrentes repose sur un mécanisme de *compensations* qui doit aboutir à une équivalence pour l'automobile entre le trafic qu'elle abandonne et celui qui lui est offert. Il était de stricte justice que les compensations fussent « tirées au cordeau ». Cette évaluation rentre dans les pouvoirs conférés aux membres du Comité Technique Départemental pour l'établissement du plan de transports dans la région. Dans ce plan figure la liste des lignes de chemin de fer, dont le réseau entend modifier l'exploitation, ainsi que les itinéraires et la consistance des services routiers de remplacement.

Or les statistiques des Chemins de Fer accusent sur les petites distances, à propos de stations qui sont desservies par des trains omnibus, une diminution sensible du nombre des voyageurs transportés, diminution qui s'accroît encore depuis les décrets de coordination et qui ne paraît donc plus causée par la concurrence automobile.

Prenons par exemple la relation Nancy-Dombasle. L'importance du trafic assuré par le chemin de fer a

été en régression continue depuis 1931, ainsi que le montre le tableau ci-dessous.

Voyageurs expédiés de	Années :			
	1931	1932	1934	1935
Jarville	122.491	94.327	77.583	75.669
Laneuveville ..	86.776	85.028	66.620	61.860
Varangéville ..	249.320	239.188	219.764	204.021
Dombasle	219.528	203.251	176.392	159.963
TOTAL	678.115	621.794	540.359	501.713

Soit une diminution de 176.402 voyageurs en quatre ans, pour une population sensiblement stationnaire (augmentation de 1.000 habitants en cinq ans).

Nous avons choisi un secteur où ne s'est pas exercée la concurrence, la ligne de tramways, créée avant guerre à côté de l'exploitation ferroviaire, étant « l'aboutissement d'un effort d'organisation, tendant à répondre avec la meilleure économie aux besoins de la population ». D'ailleurs, pendant la période correspondante, à l'inverse de ce qui se passait sur la ligne d'autobus Nancy-Pompey, la ligne suburbaine de tramways a connu une diminution de trafic, dans des proportions beaucoup plus faibles, il est vrai, que celle qui s'est manifestée sur le réseau de l'Est. Pour la localité de Laneuveville, la diminution atteint 25 % pour le chemin de fer et 10 % pour le tramway.

Prenons à présent une relation sur laquelle s'est exercée la concurrence à partir de 1932 : Nancy-Mirecourt. La Compagnie de l'Est a amélioré la desserte des agglomérations situées sur la ligne par la mise en service d'autorails.

Voyageurs expédiés de	Années :		
	1932	1934	1935
Houdemont	44.127	39.927	36.780
Ludres	54.808	52.421	47.280
Messein	48.504	37.547	46.812
Neuves-Maisons	195.069	172.326	172.791
Pont-Saint-Vincent	61.379	63.189	60.073
Bainville-sur-Madon	23.412	21.821	21.201
Xeuilley	26.852	22.678	22.276
Pierreville	15.871	14.660	13.725
Pulligny	33.456	31.292	27.596
Ceintrey	42.706	37.997	34.771
Clérey-Omelmont	37.067	35.058	»
Tantonville	19.120	15.055	14.052
Vézelise	29.271	25.497	27.597
Forcelles-sous-Gorgon ...	1.475	1.805	»
Praye-sous-Vaudémont ..	13.977	17.622	16.458
Saint-Firmin	3.977	3.092	3.652
Diarville	12.627	10.145	9.181
Bouzanville	6.116	5.161	»
Mirecourt	105.524	94.698	96.641

La baisse est surtout sensible entre les années 1932 et 1934. Au contraire en 1935, la Compagnie de l'Est récupère une partie de la clientèle pour les stations de Messein, Neuves-Maisons, Vézelise et Mirecourt. Pour les autres localités la diminution s'accroît.

A propos des répercussions de la coordination sur l'économie régionale, nous examinerons plus loin les facteurs d'ordre social et économique qui influent sur les variations du trafic.

Avant de rechercher l'origine de cette réduction du trafic, « il y aurait intérêt à connaître si les statisti-

ques du trafic transféré à la route font état de la diminution progressive du nombre de voyageurs et sur quels éléments on s'est basé pour prévoir la consistance des services de remplacement » (6).

Sur la ligne Nancy-Lunéville, le service du chemin de fer comprend :

8 aller-retour omnibus entre Nancy et Lunéville ;

7 aller-retour omnibus entre Nancy et Blainville et en outre un grand nombre d'aller et retour directs ne desservant que Nancy, Blainville, Mont-sur-Meurthe et Lunéville. Or, ces gares deviennent sous le nouveau régime des gares-centres et resteraient ouvertes au trafic voyageurs.

Les services routiers de remplacement comprendraient :

1° pour la section Nancy-Lunéville, au minimum

12 aller-retour entre Nancy et Lunéville via Dombasle, Hudiviller, Vitrimont ;

16 aller-retour entre Nancy et Lunéville via Rosières, Blainville, Mont-sur-Meurthe ;

2° pour le secteur Nancy-Dombasle, au minimum

45 aller-retour entre Nancy et Dombasle (7), la localité de Laneuveville étant exclue et étant exclusivement desservie dans l'organisation nouvelle par la Compagnie des Tramways de Nancy.

Il en résulte que pour desservir Saint-Nicolas, Varangéville et Dombasle, la Compagnie de l'Est

(6) Réserves du délégué de la 2^e catégorie.

(7) La fréquence des services routiers varierait avec les heures de la journée où se produisent les pointes de trafic.

transfère aux transporteurs routiers environ le triple des voyages qu'elle supprime sur ses propres lignes (45 aller-retour attribués aux transports routiers contre 15 aller-retour supprimés), avec cette différence que le chemin de fer desservait en plus les communes de Jarville et de Laneuveville. S'appuyant sur la diminution continue du trafic sur ce secteur, depuis l'année 1931, le délégué de deuxième catégorie au Comité Technique Départemental de Meurthe-et-Moselle se demande très justement si les chiffres qui tendent à justifier ces attributions seront atteints un jour ou l'autre.

CHAPITRE II

LES PRINCIPES ADOPTÉS POUR LA RÉPARTITION DU TRAFIC

La coordination n'est pas dirigée contre un moyen de transport. Elle ne réalisera pas plus la victoire de la route que celle du rail, mais, si elle ménage l'un et l'autre, elle ne respecte pas, surtout pour le chemin de fer, les situations acquises et il serait inexact de conclure qu'en fin de compte « la coordination ne supprimera ni un train, ni un autobus » et ne peut être une source d'économie. Ce serait vrai si la répartition du trafic se ramenait à un échange. En réalité, l'analyse approfondie de cette division des tâches révèle que, s'il y a de part et d'autre identité *d'objet*, un transfert de trafic, ce sont les *motifs*, personnels à chacune des parties, qui interviennent pour décider de la nature de l'opération.

Il serait prématuré de parler de contrat entre les transporteurs, puisque nous examinons le travail accompli par le Comité Technique Départemental, depuis sa première réunion et pendant toute la période des négociations. L'opération qui s'est accomplie au chef-lieu du département, entre les représentants du

rail et de la route, nous paraît présenter une certaine analogie avec les formes du droit romain *do ut facias* et *do ut des*, ce qui nous amène à étudier successivement dans deux paragraphes cette répartition du trafic du point de vue du chemin de fer et du point de vue de l'automobile.

§ 1. — **L'opération envisagée du côté du chemin de fer**

L'opération s'analyse pour le chemin de fer en un transfert avec obligation de faire, à la charge de l'automobile. Le transfert est dicté par la nécessité de *restreindre la sphère d'activité du rail*. L'obligation résulte de la place que les chemins de fer tiennent dans l'économie nationale et de la situation financière des réseaux, qui empire chaque année. Ce n'est donc pas dans l'intérêt d'une Compagnie, mais dans l'intérêt général que la coordination s'efforce de *discipliner le champ d'action de l'automobile*.

Nous examinerons, en deux points, d'une part les abandons consentis par le rail et d'autre part, les exigences du chemin de fer.

I. — **LES ABANDONS CONSENTIS PAR LE
CHEMIN DE FER**

En comparant l'automobile au chemin de fer, on constate que le rail ne dessert, pour l'ensemble des réseaux que 7.890 gares et stations, tandis qu'il existe en France 38.014 communes et hameaux ; c'est dire que le rail ne touche qu'une agglomération sur cinq. A l'automobile incombe la tâche d'assurer le trans-

port et le ravitaillement des habitants de 30.124 agglomérations (1). En réalité le réseau français pêche par excès et non par défaut; c'est trop demander au rail que de l'obliger sur cinq localités à en desservir une.

« En matière d'utilisation des chemins de fer (2), on a forcé les lois de la nature, en les contraignant au moment où ils étaient les seuls modes de transport pratiques, de se charger de tout: des transports massifs, portant sur des dizaines de milliers de tonnes par jour et des transports de colis postaux de trois à cinq kilogr., sur des centaines ou sur cinq à dix kilomètres de parcours, dans des conditions de prix sinon uniformes, du moins inspirées avant tout de la valeur de la marchandise transportée, sans égard aux conditions techniques de transport, qu'il fût de grande ou de petite quantité, régulier ou accidentel, sur profils faciles ou en pays accidentés ».

Dès l'instant où le monopole de transport des chemins de fer est entamé, l'obligation de transporter ne se comprend plus: l'innovation consiste à permettre aux compagnies de fermer certaines lignes au trafic voyageurs.

Il a fallu l'apparition des décrets de coordination pour permettre au chemin de fer de se retirer sur les lignes dont l'exploitation est déficitaire et d'abandonner le trafic correspondant aux entrepreneurs routiers. Le décret du 19 janvier 1934, portant déroga-

(1) Rapport de M. HINZELIN au Congrès régional de la Fédération nationale des Transporteurs (Nancy, 15 avril 1936).

(2) M. DAUTRY, *Le Rail, la Route et l'Eau. Revue des Deux Mondes*, n° du 15 avril 1935.

tion à certains articles du cahier des charges, dispensait les Compagnies de faire circuler trois trains quotidiens dans chaque sens et n'autorisait que les *suspensions* de services.

La suppression d'un certain nombre de lignes secondaires et sur les grandes lignes la fermeture des gares intermédiaires doivent entraîner pour les réseaux une réduction des dépenses.

*
* *

Pour faciliter les ententes entre les représentants du chemin de fer et les représentants des services routiers, il a été décidé que le chemin de fer ne bénéficierait ni d'un droit de préférence sur l'exploitation des services automobiles parallèles à la voie ferrée, ni d'un droit de substitution.

La question si controversée des filiales a été réglée par le décret du 25 février 1935, art. 17: « toutes dispositions seront prises pour supprimer dans un délai maximum de trois ans, à dater de la mise en vigueur des accords, toute participation directe du fonds commun à des entreprises de transports routiers ».

Dans la circulaire ministérielle du 12 août 1936, il est à nouveau rappelé que « les entreprises routières appelées à se substituer effectivement aux réseaux ne devront bénéficier d'aucune participation directe ou indirecte du fonds commun ».

L'engagement des réseaux à refuser désormais toute participation du fonds commun à des entreprises de transports routiers a entraîné une modification du

régime des Sociétés auxiliaires de transport automobile.

En vertu de l'article 17, alinéa 8, du décret du 25 février 1935, « ces sociétés créées par les réseaux participent au même titre que les autres entreprises de transports et sans avantages directs ou indirects au partage et à l'exécution des services routiers compensant les suppressions ou réductions apportées par les accords aux services routiers existants ».

Ce sont désormais des entreprises indépendantes venant grossir dans la répartition du trafic abandonné par le rail, le nombre des services automobiles libres; elles peuvent recevoir des compensations à condition qu'elles aient rempli les formalités prescrites et qu'elles aient été reconnues comme entreprises de transport par le Comité Technique Départemental.

*
* * *

Aux termes de l'article 10 du décret du 25 février 1935: « le dossier de chaque entente contiendra la liste des lignes ou sections de lignes des réseaux de chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, des services automobiles contractuels dont la fermeture est reconnue nécessaire et dont ces services feront l'abandon ».

Sur les lignes, sections de lignes et embranchements ci-après, la Compagnie de l'Est supprime ses trains omnibus de voyageurs; elle se réserve la possibilité de maintenir les services directs de trains ou d'autorails existant entre les gares-centres, et d'en créer de nouveaux.

Service omnibus entre :		Longueur de la ligne
		—
1	Pompey et Nomeny	22 km.
2	Champigneulles et Château-Salins	39 —
3	Nancy et Lunéville	33 —
4	Lunéville et Igney-Avrincourt	24 —
5	Blainville et Epinal	51 —
6	Baccarat et Badonviller	14 —
7	Barisey et Frenelle	35 —
8	Toul et Neufchâteau	44 —
9	Toul et Pont-Saint-Vincent	24 —
10	Nancy et Toul	35 —
11	Toul et Commercy	25 —
12	Pagny-sur-Moselle et Thiaucourt	19 —
13	Pagny-sur-Moselle et Conflans-Jarny..	32 —
13 ^{bis}	Conflans-Jarny et Longuyon	42 —
14	Nancy et Pont-à-Mousson	29 —
15	Audun-le-Roman et Villerupt	20 —
15 ^{bis}	Briey et Audun-le-Roman	17 —
16	Audun-le-Roman et Baroncourt	22 —
17	Longuyon et Audun-le-Roman	25 —
18	Longwy et Villerupt	18 —
19	Verdun et Conflans	41 —
TOTAL		611 km.

Dans l'ensemble, et sauf dérogations tenant à la nature de certains trafics, on abandonne à l'automobile le service des transports voyageurs à courte distance, tandis qu'on laisse au rail celui des transports à grande et moyenne distances.

Le chemin de fer s'engage à fermer une fraction du réseau ferré, notamment du réseau secondaire, des petites lignes (Nancy à Nomeny, Toul à Pont-Saint-Vincent, Baccarat à Badonviller). Sur les gran-

des lignes, il supprime les trains omnibus (Nancy-Lunéville, Nancy-Pont-à-Mousson).

Cette réduction du trafic entraîne la fermeture définitive des gares secondaires ; les autres qui subsistent deviennent des GARES-CENTRES. Le rail assure alors le service de gare-centre à gare-centre. Ce sont des gares distantes au plus de 20 à 30 kilomètres, maintenues ouvertes au service voyageurs en raison de l'importance du trafic ou de la position géographique d'une gare par rapport à la configuration du réseau, telle qu'une station située à l'intersection de deux lignes.

En Meurthe-et-Moselle les gares-centres sont au nombre de dix-sept, entre lesquelles la Compagnie de l'Est se réserve la possibilité de maintenir les services directs de trains ou d'autorails existants et au besoin d'en créer de nouveaux.

LISTE DES GARES-CENTRES EN MEURTHE-ET-MOSELLE

Longwy.	Conflans-Jarny.	Blainville.
Longuyon.	Onville.	Lunéville.
Villerupt.	Thiaucourt.	Igney-Avrécourt.
Audun-le-Roman.	Toul.	Pont-S ^t -Vincent.
Briey.	Frouard.	Baccarat.
Homécourt.	Nancy.	

Par contre, sur 141 gares en Meurthe-et-Moselle, la Compagnie de l'Est a l'intention d'en fermer 93 au trafic voyageurs, dont 28 dans la banlieue nancéienne.

LISTE DES GARES QUI SERONT FERMÉES AU SERVICE
VOYAGEURS EN MEURTHE-ET-MOSELLE LORS DE LA
MISE EN APPLICATION DU PLAN DE COORDINATION

Ligne P.A. : Foug, Fontenoy, Liverdun, Champigneulle, Jarville, Laneuveville, Varangéville, Dombasle, Rosières, Marainviller, Laneuveville-aux-Bois, Embermél.

Ligne 4 (Verdun-Conflans) : Jeandelize.

Ligne 7^o (Longuyon - Audun-le-Roman) : Pierrepont, Mercy-le-Bas, Joppécourt-Fillières.

Ligne 8^s (Longwy-Villerupt) : Saulnes, Hussigny-Godbrange.

Ligne 11 (Pagny-sur-Moselle - Bar-le-Duc) : Arnaville, Villecey-Waville, Rembercourt, Jaulny.

Ligne 12 (Nancy-Louguyon) : Pompey, Marbach, Belleville, Dieulouard, Arnaville, Chambley, Mars-la-Tour, Droitaumont, Baroncourt, Fiquelmont, Gondrecourt-Aix, Spincourt, Arrancy.

Ligne 12^s (Nancy-Nomeny) : Custines, Malleloy, Faulx, Montenois, Leyr, Moivron, Jeandelaincourt, Nomeny.

Ligne 13 (Nancy - Château-Salins) : Lay-Saint-Christophe, Eulmont-Agincourt, Laitre-sous-Amance, La Bouzule-Champenoux, Brin, Moncel.

Ligne 15 (Neufchâteau-Toul) : Barisey-la-Côte, Bagneux, Allain, Bulligny, Blénod-les-Toul, Charmes-la-Côte, Domgermain.

Ligne 16 (Nancy-Charmes) : Einvaux-Bayon.

Ligne 18^s (Baccarat-Badonviller) : Merviller, Merviller-Vacqueville, Pexonne, Badonviller.

Ligne 21 (Igney-Avricourt - Ceintrey) : Foulerey, Blâmont, Cirey.

Ligne 23 (Barisey-la-Côte - Mirecourt) : Colombey-les-Belles, Favières, Battigny, Vandeléville, Féocourt, Pulney, Courcelles, Fraignes.

Ligne 27 (Toul - Pont-Saint-Vincent) : Chaudeney-sur-Moselle, Pierre-la-Treiche, Villey-le-Sec, Maron, Chaligny.

Ligne 28 (Villerupt-Conflans) : Sancy, Tucquegnieux, Man-
cieulles, Mance, Serrouville, Tiercelet-Villers-la-Montagne.

Ligne 29 (Baroncourt - Audun-le-Roman) : Baroncourt, Bou-
ligny, Joudreville, Piennes, Landres, Anderny.

Dans la Marne sur 98 gares ou stations, il n'en resterait que 16 ouvertes au service voyageurs.

La circulaire ministérielle du 12 août 1936 prévoit que les réseaux seront autorisés à supprimer des services ferroviaires, en application de l'article 1^{er} du décret du 19 janvier 1934, ainsi conçu : « Le Ministre des Travaux Publics peut autoriser les réseaux à *suspendre* leur service sur une ligne ou section de ligne, en tout ou en partie, lorsqu'il estime que ce service est assuré par d'autres moyens de transport ».

Les chemins de fer ont été invités à saisir les préfets des propositions (3) qu'ils auraient à présenter « en vue d'aboutir au remplacement des services ferroviaires par des services routiers nouveaux, indépendants d'eux, s'il n'en existe pas déjà qui soient susceptibles de satisfaire convenablement aux besoins ».

En application de cette circulaire ministérielle, le réseau de l'Est a présenté les propositions suivantes :

(3) Ces propositions sont transmises par le préfet au Ministre des Travaux publics avec leur avis.

« Les réseaux devront accompagner leurs propositions de l'assurance que la situation du personnel qui pourrait être affecté par la modification des services ferroviaires sera équitablement sauvegardée. Les dispositions de la loi du 21 juin 1936, instituant la semaine de quarante heures, leur offriront à cet égard de nouvelles facilités. »

A) Pour le département des Vosges

a) *Suppression de trains* dont le remplacement serait offert à la S. T. H. V. (Société de Transports des Hautes-Vosges):

1° Fermeture totale de la ligne Epinal-Jussey (suppression de 3 A R par jour);

2° Suppression des services omnibus Epinal-Saint-Dié (suppression de 5 A R par jour).

Le réseau de l'Est se réserve la possibilité de maintenir des services directs de trains ou d'autorails entre les gares-centres: Epinal, Arches, Bruyères, Laveline, Saint-Léonard, Saint-Dié et d'en créer de nouveaux.

b) *Suppression des services de la S. A. T. E.* à confier à la S. T. H. V. sur la ligne Saint-Dié, Fraize, Plaimfaing (4 A R journaliers, plus 3 A R temporaires).

En contre-partie la Société de transports des Hautes-Vosges supprime tout service routier:

1° Entre Epinal et Remiremont:

Epinal, Remiremont, Bussang, Thann: 4 A R;

Epinal, Remiremont, Cornimont, La Bresse:
5 A R;

Epinal, Remiremont, Gérardmer, La Schlucht,
Colmar: 6 A R.

2° Entre Remiremont et Gérardmer, ligne d'intérêt local désaffectée, que la S. T. H. V. exploite actuellement pour le compte de la S. A. T. E.: 5 A R journaliers, plus 1 AR les jours de marché à Remiremont.

B) *Dans le département de Meurthe-et-Moselle*

Un projet d'entente entre la Compagnie de l'Est et la Société les Rapides de Lorraine est à l'étude sur la ligne Nancy-Toul. Les Rapides de Lorraine exploiteraient la ligne qui traverse la forêt de Haye, en réduisant le nombre de leurs services actuels. En contre partie, les chemins de fer supprimeraient entre Nancy et Toul un certain nombre de trains omnibus.

Ces nouvelles propositions ne tiennent pas compte de la répartition du trafic telle qu'elle avait été arrêtée par le plan de transport; ainsi, d'après le plan de coordination de Meurthe-et-Moselle, le service routier Toul-Nancy, par la route nationale n° 4, des Rapides de Lorraine était *maintenu intégralement* et devait comporter 30 aller et retour quotidiens.

La circulaire ministérielle du 12 août 1936 préconise donc une méthode de travail plus efficace et de nature à accélérer l'application de la coordination, en autorisant les réseaux à conclure avec les transporteurs routiers des ententes directes, ayant pour objet la répartition du trafic sur un *secteur déterminé*. Ces propositions, qui doivent recevoir l'adhésion des collectivités locales et notamment des Conseils Généraux, entreraient en vigueur dès que l'accord serait réalisé entre la Compagnie de l'Est et le service routier de remplacement, sans attendre l'intervention de l'arrêté ministériel qui sanctionne le plan général d'établissement des ententes et d'organisation des transports pour l'ensemble du département.

Le chemin de fer étant prêt à se retirer, quels facteurs interviennent en faveur du maintien ou de la suppression d'une ligne ? Les textes ne fournissent à cet égard aucune précision. Le décret du 19 janvier 1934 rend le Ministre des Travaux Publics juge de la suspension d'un service par fer « lorsqu'il estime que ce service est *assuré par d'autres* moyens de transports » ; et le décret du 25 février 1935 n'est pas plus explicite, puisqu'il se borne à inviter les réseaux à dresser la liste des lignes « dont la fermeture est *reconnue nécessaire* ». Il faut en revenir aux principes énoncés par le Conseil National Economique : « Pour l'ensemble d'une région, la préférence doit être donnée au mode de transport, qui, à commodités égales et à égalité de charges, est en mesure de l'assurer dans les conditions les plus économiques ». Toutefois, « les considérations de rendement financier sont moins impérieuses que la nécessité d'assurer à tous et partout des moyens de transports efficaces ».

1° *L'aptitude* d'un moyen de transport se détermine par ses caractéristiques.

Le chemin de fer, moyen rapide et puissant, est qualifié pour effectuer un service à bon marché sur les grandes et sur les moyennes distances. Sur l'Est le parcours Nancy-Paris est effectué depuis le 15 mai 1936 par autorail en 3 h. 15. Des trains omnibus légers, accélérés, tracés à une vitesse moyenne de 80 km. à l'heure, ont été mis en marche sur les lignes Nancy à Metz et de Nancy à Epinal. Ces vitesses

seraient atteintes difficilement par les services routiers (4).

L'automobile est indiquée pour les courtes distances; malgré une vitesse absolue inférieure, elle réalise une économie de temps, en évitant un transbordement de la gare au domicile.

Dans le domaine de la *souplesse*, l'infériorité du rail est évidente. L'automobile au contraire donne libre cours au désir de liberté et d'indépendance des usagers, grâce à la possibilité de disperser les véhicules et de pénétrer au cœur des agglomérations; les habitants de la campagne ou de la banlieue se rendent en ville « quand il leur plaît de mettre leur chapeau », tandis que le train ou le tramway, par leurs horaires inflexibles, astreignent le public à une certaine discipline. Aussi les entrepreneurs routiers, sachant que la faveur du public pour les services automobiles tient à leur souplesse, redoutent la mise en circulation d'autorails.

Le plan de transport de Meurthe-et-Moselle prévoit le maintien d'un service routier, avec un nombre de navettes réduit, sur le parcours Nancy-Mirecourt, à côté de la ligne de chemin de fer qui demeure ouverte au service voyageurs. Le délégué de 4^e catégorie au Comité Technique de Meurthe-et-Moselle déclarait à ce propos que « si une différence de prix

(4) M. A. MARCHAL, insistant sur l'infériorité de l'automobile sur les grandes distances, signale que malgré le prix réduit de 40 francs pratiqué par le cars Citroën, inférieur à celui du billet du chemin de fer, les voyageurs, se rendant de Dijon à Paris, empruntent de préférence le rail. Le trajet est effectué en quatre heures par le train et en sept heures par autocar. (*Revue Economique Internationale*, août 1936.)

était imposée par le réseau de l'Est, elle rendrait, en éloignant tous les voyageurs directs, le service automobile déficitaire et inexploitable, une partie de la clientèle lui ayant été reprise par l'utilisation d'autorails (5) ».

Le *tracé* de la ligne peut décider du moyen de transport auquel on donnera la préférence: Toul se trouve situé à 22 km. de Nancy par la route et à 35 km. par la voie ferrée.

Intervient également la *capacité*; les services par fer doivent disparaître là où un autobus suffit à assurer à chaque moment la totalité du trafic; inversement, sous réserve que le train présente des commodités d'horaires et des conditions de vitesse suffisantes, tout service routier ne revêtant pas le caractère d'une simple desserte locale est à supprimer (6).

Enfin l'urgente nécessité de mettre fin à la superposition de deux moyens de transports n'est pas une raison suffisante pour sacrifier le point de vue de la *défense nationale*.

Dans un discours prononcé au mois de juin 1914 à l'Association des Anciens Elèves de Polytechnique, le général Joffre avait annoncé que la guerre future

(5) Les autorails en service sur le réseau de l'Est au 31 décembre 1935 sont au nombre de 32, répartis en trois centres: 9 à Langres, 15 à Mirecourt et 8 à Vitry-le-François.

Au cours de l'année 1935, 40 autorails ont été commandés par le réseau.

(6) L'aptitude d'un moyen de transport peut être fonction de l'importance de l'entreprise. Pour le trafic des marchandises, les représentants des chemins de fer dans les Comités départementaux, exigent avec raison qu'on ne « donne pas la France entière » au propriétaire d'un seul véhicule, qui la plupart du temps se rend là où le vent de l'intérêt le mène.

serait une guerre de mobilisation et de transports; Ludendorff attribuait la victoire française à la supériorité du camion *français* sur le rail *allemand*. Il n'y a donc pas à se demander quel est celui des deux, automobile ou chemin de fer, qui, à la mobilisation et au cours des hostilités, offrirait le plus d'avantages; l'un et l'autre ont leur rôle à remplir lors d'un conflit.

Sur le réseau de l'Est, les lignes stratégiques, fermées au trafic voyageurs partiellement ou entièrement, seront maintenues en parfait état d'entretien.

2° Le chemin de fer renonce au trafic lorsque le service peut être *mieux assuré* par la route, mais il se guide également pour la fermeture d'une ligne sur le *point de vue financier*. Peut-on reprocher aux réseaux d'avoir pris prétexte du développement de la concurrence routière pour se débarrasser de lignes secondaires qui les gêneraient? Les chemins de fer, reconnaissons-le, abandonnent des lignes, construites *notamment* pour des raisons stratégiques, qui depuis leur création, sont déficitaires. Cet abandon ne serait critiquable qu'en considération de l'entreprise qui hérite du trafic. Sur la ligne de Nancy à Nomeny, fermée au trafic voyageurs et probablement au trafic marchandises, les services de remplacement sont attribués à la Société des Transports Départementaux, qui, jusqu'à présent exploitait la ligne, parallèlement au chemin de fer.

Sur cette ligne, le service du chemin de fer comprend 3 AR journaliers et 1 AR supplémentaire les dimanches et fêtes d'été.

Les services routiers de remplacement de trains comprendraient au minimum :

- 3 AR Nomeny à Nancy, via Jeandelaincourt, Moivron, Villers, Leyr, Montenoy, Faulx, Malleloy, Custines, Pompey, Frouard, Champigneulles.

(Il ne prendra ou ne déposera que des voyageurs à Pompey, Frouard, Champigneulles à destination ou en provenance de la région Custines-Nomeny).

- 1 AR supplémentaire les dimanches et jours de fête d'été.

- 2 AR Custines, Bouxières-aux-Dames, Nancy.

- 1 AR Service d'abonnés Custines - Bouxières-aux-Dames, Nancy.

- 1 AR Service d'abonnés Nomeny-Nancy.

Ces services de remplacement de trains seraient attribués à la S.G.T.D. ; il est entendu que si des *difficultés venaient à se produire pour le transport des ouvriers, la question pourrait être immédiatement revue.*

D'autres lignes abandonnées par le rail ne sont déficitaires qu'en l'état actuel des choses, la concurrence automobile étant responsable de la diminution du trafic. Ainsi la suppression des trains omnibus sur la ligne Nancy-Pont-à-Mousson, ligne qui devrait être rémunératrice sous un régime de monopole, étant donné l'importance des localités desservies, ne serait motivée que par une concurrence automobile particulièrement redoutable, ou par application de l'abandon de principe des petites distances aux services routiers ou encore pour une raison de compensations.

Lorsque la proposition des réseaux concernant la fermeture totale de certaines gares a été agréée par

le Ministre des Travaux Publics, le chemin de fer se retire purement et simplement; il renonce au trafic sans avoir d'obligation à remplir vis-à-vis des usagers, ni des services automobiles. Le décret du 25 février 1935 laisse entendre qu'il en est ainsi, puisqu'il décide ceci (art. 22): « Les services attribués à des transporteurs routiers..., sont exploités par eux, à leurs *risques et périls*, notamment sans aucune garantie des réseaux ». S'il existe une obligation de faire, elle est à la charge exclusive de l'automobile.

II. — LES EXIGENCES DU CHEMIN DE FER

Le chemin de fer abandonne une partie de sa clientèle, mais il impose en revanche à l'automobile ses conditions; il exige, en contre-partie du supplément de trafic offert aux services routiers, que cesse toute concurrence sur les parcours qui continueront à être desservis par le rail; c'est la règle fondamentale en matière de coordination de l'UNITÉ DE MOYEN DE TRANSPORT SUR UNE RELATION DONNÉE.

Cette règle découle de la nécessité de supprimer les doubles emplois onéreux pour les finances publiques et l'économie générale du pays. Dans ce but « le transport des voyageurs, sur celles de leurs lignes maintenues ouvertes à ce trafic, sera réservé aux chemins de fer d'intérêt général, aux voies ferrées d'intérêt local et aux services automobiles qui les exploitent actuellement en vertu de concessions ou de contrats passés avec les collectivités » (7).

(7) Décret du 25 février 1935, art. 12, al. 1^{er}.

En mettant un frein à la suractivité des transports automobiles, le rail, sur les lignes maintenues ouvertes au trafic voyageurs, y trouve la création d'un supplément de recettes, sans augmentation sensible des dépenses.

Sur les parcours qui lui seront désormais réservés, les compagnies entendent reprendre leur entière liberté, c'est-à-dire apporter à l'exploitation toutes les améliorations désirables. Afin d'éviter tout malentendu (8), la Compagnie de l'Est précise à trois reprises, dans le plan de transports de Meurthe-et-Moselle, son intention de faciliter les relations entre certaines localités.

« Sur la ligne de Nancy à Mirecourt, le réseau de l'Est maintient intégralement son service de trains et d'autorails; il compte développer de façon très importante ses services d'autorails et les prolonger sur Vittel ».

« Sur la ligne de Lunéville à Saint-Dié, le réseau de l'Est maintient intégralement ses services de trains sur la ligne; il compte l'améliorer considérablement par l'emploi d'autorails rapides ».

« Sur la ligne Nancy-Metz, le réseau de l'Est compte intensifier son service de trains ».

Il serait inutile de procéder aujourd'hui à une répartition rationnelle du trafic, si l'automobile, de son côté,

(8) Ces renseignements figurant dans un plan de transports qui ne s'adresse qu'à des représentants des usagers et des transporteurs ont été fournis pour prévenir les difficultés qui pourraient surgir après la mise en application du nouveau régime. (v. extrait du plan de coordination de Meurthe-et-Moselle, chap. 2, § E et § I.)

n'avait pas forcé les lois de la nature en s'installant partout, même sur les grandes lignes en concurrence directe avec la voie ferrée, alors qu'il eût été plus sage de collaborer en assurant, par la création de services affluents au rail, la desserte des localités éloignées des gares.

Si la répartition du trafic est rationnelle, elle doit être également judicieuse. Il n'existe pas en matière de coordination de cadre rigide, mais seulement des règles susceptibles de se plier aux exigences locales. Le principe de l'unité de moyen de transport pour desservir un parcours déterminé comporte *plusieurs tempéraments*.

Parfois la superposition de deux modes de transport peut répondre tout simplement à une *circonstance fortuite*: sur la ligne Nancy-Mirecourt, il en est ainsi.

Le réseau de l'Est maintient intégralement son service de trains et d'autorails sur la ligne de Nancy à Mirecourt. En conséquence, la ligne actuelle Nancy à Mirecourt, Vittel et Contrexéville des Rapides de Lorraine serait supprimée. Toutefois, comme le réseau de l'Est compte fermer au service omnibus les gares de sa ligne de Neufchâteau à Mirecourt et confier l'exécution de ce service aux Rapides de Lorraine, *il accepte de laisser subsister quelques relations par la route* entre Nancy, Mirecourt et Vittel, savoir au maximum,

6 A R de Nancy à Tantonville via Flavigny, Ceintrey, Vézelize-Ville;

- 4 A R de Tantonville à Mirecourt (avec prolongement sur Vittel et Contrexéville) via Diarville et la route nationale n° 6.

Pour ces services, il y aurait accord de prix et accord d'horaires avec la Compagnie de l'Est.

De même « lorsque les besoins du *trafic*... ne permettront pas de faire assurer le service exclusivement par le rail ou par la route, une desserte routière sera maintenue en double emploi avec la desserte ferroviaire ».

Le principe de l'attribution à la route des transports à petite distance n'est pas intangible; il souffre exception pour les *transports massifs*. L'importance du trafic à certaines heures de la journée entraînerait une multiplication des véhicules automobiles, en raison de leur contenance trop faible. Il semble préférable, pour sauvegarder l'intérêt des usagers, d'enfreindre la règle de l'unité. Sur la ligne Nancy-Nomeny, dès l'instant où la Société des Transports Départementaux déclarerait qu'elle se trouve dans l'impossibilité de faire face, avec les véhicules dont elle dispose, aux pointes de trafic, le maintien d'un train ouvrier serait envisagé.

Il en va de même non plus seulement à certaines heures de la journée, mais aussi à certaines périodes de l'année où les transporteurs ferroviaires et routiers ont à faire face à un trafic surabondant. Ces *transports occasionnels* rentrent dans le plan de coordination; ce sont des « services quotidiens ou périodiques de tourisme, d'excursions ou de pèlerinages ainsi que

les services périodiques de fêtes, foires et marchés, qui bien que faits à la demande, répondent à des besoins du public qui se renouvellent régulièrement pendant une partie de l'année » (9).

En 1932, pendant la période des pèlerinages de Sion, la Compagnie de l'Est a mis en circulation douze trains spéciaux entre Nancy et Praye-sous-Vaudémont. Un service d'autobus, organisé par la S. A. T. E. a transporté de Praye à Sion, 6.960 pèlerins (10).

Toutes les fois que ces services répondent à des besoins qui ne seraient pas satisfaits par l'exploitant habituel, il devra y avoir entente, pour l'exécution de ces services entre l'exploitant du service normal et l'entreprise libre de renfort.

Le parcours Praye-sous-Vaudémont-Sion, que nous avons choisi à dessein, n'est pas desservi en temps normal par un service de transport. Pendant la période des pèlerinages, la S. A. T. E. se réserve sur cette relation l'exclusivité du trafic; lorsqu'elle prévoit une affluence trop grande par rapport aux cars dont elle dispose, elle fait appel au concours d'une entreprise libre (en l'espèce la Ruche de Pompey), qui se contente de prêter des véhicules. Les mesures de protection, prises par le décret de coordination, en faveur de l'exploitant normal n'interviennent pas.

(9) Décret du 25 février 1935, articles 16 et 20.

(10) Chiffres donnés à l'Assemblée des Actionnaires de la Compagnie de l'Est du 25 avril 1933. (Rapport présenté par le Conseil d'Administration.)

§ 2. — **L'opération envisagée du côté de l'automobile**

L'abandon de certaines lignes ferrées répondant à des considérations financières, il appartient au chemin de fer de présenter ses offres, sans que lui revienne, pour cette raison, la direction des débats dans les Comités Départementaux. Les réseaux dressent simplement la liste des lignes sur lesquelles ils envisagent la fermeture des gares au trafic voyageurs et indiquent celles de leurs lignes maintenues ouvertes aux services voyageurs. Afin de supprimer les doubles emplois onéreux, les entrepreneurs routiers s'engagent alors soit à assurer le trafic de ces lignes, soit à y renoncer.

Grâce à un système de *compensations*, la suppression d'une ligne routière ne présente pas, pour celui qui l'exploitait, une question de vie ou de mort, puisqu'il a la certitude de recevoir du chemin de fer, en échange, un apport de trafic rigoureusement équivalent à celui qu'il abandonne.

En Meurthe-et-Moselle, les entreprises de transports automobiles libres consentent à abandonner six lignes qui totalisent 38 aller et retour, *soit sur la demande des Chemins de fer d'intérêt général*, soit pour faciliter la mise au point de l'entente. Ces lignes sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

Désignation des entreprises	Itinéraires	Nombres de services quotidiens
Rapides de Lorraine	Lunéville-Saint-Dié	8 A.R.
d°	Lunéville-Rambervillers..	4 A.R.
d°	Nancy-Mirecourt-Vittel -	
d°	Contrexéville	6 A.R.
d°	Pont - à - Mousson - Metz (rive gauche de la Moselle)	12 A.R.
d°	Longuyon-Longwy	4 A.R.
d°	Metz-Longwy via Ville- rupt, Hussigny-Godbran- ge	4 A.R.

Si désintéressés soient-ils, les transporteurs routiers ne peuvent accepter de renoncer à l'exploitation de certains services, sous prétexte que les doubles emplois sont onéreux pour les finances publiques et pour l'économie générale du pays ! C'est pourquoi en contrepartie du service qui leur est demandé, on a imaginé un MÉCANISME DE COMPENSATIONS.

Les entreprises libres procèdent à un échange de lignes, à la seule condition qu'elles y trouvent leur compte, c'est-à-dire qu'il y ait équivalence entre le trafic perdu et le trafic gagné, entre les services abandonnés et les services offerts en compensation.

Cet échange est fonction des apports du chemin de fer et ne tient pas compte de la situation financière des entreprises routières, qui, d'une certaine manière, seront payées aussi largement de l'abandon d'une ligne qu'elles auraient eu intérêt à conserver que de l'abandon d'une ligne déficitaire, car dans les deux hypothèses le mécanisme des compensations jouera.

On a admis en Meurthe-et-Moselle au bénéfice des compensations une entreprise dont la situation n'était pas très florissante lors de l'élaboration des ententes, puisqu'elle a été déclarée en faillite, à peine le plan de transports était-il signé.

Ainsi donc l'opération ne pouvait être envisagée de la même manière du point de vue du chemin de fer et du point de vue de l'automobile. Pour le rail, on s'efforce d'atténuer un déficit, par la suppression de trains et la fermeture de gares. Pour les services routiers, on ne touche pas à un kilomètre de ligne exploité au 21 avril 1934 et on se contente de discipliner le champ d'action de l'automobile.

Les suppressions de services automobiles pourront donner lieu à compensation sous une des formes suivantes, « en assurant le transport des voyageurs sur les lignes à faible trafic du réseau qui ont été fermées ou entre les agglomérations principales des lignes à grand ou moyen trafic, quand l'importance des localités intermédiaires et leur éloignement du rail le justifient du point de vue de l'intérêt des usagers ».

« En ce qui concerne les chemins de fer secondaires d'intérêt général et les voies ferrées d'intérêt local, les transporteurs routiers seront chargés d'assurer, en compensation des services abandonnés, les transports de voyageurs sur les lignes fermées par ces compagnies concessionnaires ou fermières ou bien l'exploitation, pour le compte de ces compagnies, de certains des services automobiles qui sont ou seront substitués aux trains ».

Le dossier de chaque entente doit contenir, aux termes du décret du 25 février 1935, la liste des services de transport automobile de voyageurs à établir sur des itinéraires jusque-là desservis par chemin de fer. Le terme « à établir » est impropre; en réalité ces services fonctionnent *actuellement*, en concurrence avec le rail. Après l'abandon de la ligne par le chemin de fer, son exploitation sera confiée *exclusivement* à l'entreprise routière, admise au bénéfice d'une compensation. Les seules modifications porteront parfois sur l'itinéraire et, dans tous les cas, sur la consistance du service.

Dans le département de Meurthe-et-Moselle, les principales lignes routières à établir, aux risques et périls de l'entreprise routière, sur des itinéraires antérieurement desservis par les Chemins de Fer de l'Est, sont confiées aux Rapides de Lorraine et aux Rapides de la Meuse.

Itinéraires des services routiers de remplacement	Nombre de services quotidiens — A.R.	Lignes fermées —	Longueur de voie fermée — km.	Désignation des entreprises —
Château-Salins-Nancy, par Chambley, Bioncourt, Brin, Champenoux, Laneuvelotte	6	Nancy-Château-Salins	35	Rapides de Lorraine
Moncel-Nancy, par Champenoux, Laneuvelotte	5			Rapides de Lorraine et entreprise Mileur de Dieuze, par moitié
Neufchâteau-Colombey-les-Belles..	4	Toul-Neufchâteau	44	Rapides de Lorraine d°
Colombey-les-Belles-Toul	4			
Nancy-Pompey	45	Nancy-Metz	56	Rapides de Lorraine et Ruche de Pompey
Nancy-Pont-à-Mousson	12			Rapides de Lorraine d°
par la rive droite de la Moselle..	4	Metz-Thiaucourt	31	

Itinéraires des services routiers de remplacement	Nombre de services quotidiens	Lignes fermées	Longueur de voie ferrée	Désignation des entreprises
Onville-Conflans, par Chambley, Mars-la-Tour	4	Pagny-sur-Moselle- Conflans	32	d°
Verdun-Conflans	14	Verdun-Conflans et Metz	41	Rapides de Lorraine et
Conflans-Metz	14			Rapides de la Meuse par moitié
Conflans-Longuyon	4	Conflans-Longuyon	42	Rapides de Lorraine
Boismont-Longuyon	4			
Commercy-Toul	12	Commercy-Toul- Nancy	58	Rapides de Lorraine et
Toul-Nancy, par Gondreville, Fon- tenoy, Liverdun, Frouard	6			Rapides de la Meuse par moitié
par Hudiviller, Vitrimont	12	Nancy-Lunéville	33	Rapides de Lorraine
par Rosières, Blainville, Mont-sur- Meurthe	16			
par Marainviller, Leintrey, Igney- Avricourt	4	Lunéville- Igney-Avricourt	24	d°
Nancy-Epinal, par Flavigny, Char- mes et rive gauche de la Moselle.	18	Blainville-Charmes		d°
par rive droite de la Moselle..	6			

On entend par services exploités « aux risques et périls » de l'entreprise routière, ceux qui ne sont pas exécutés pour le compte d'un réseau de chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local.

Les représentants des services automobiles libres au Comité Départemental n'ont pas été invités à justifier de leurs droits à compensation pour les services supprimés, ni à prouver leur aptitude à assurer les services de remplacement d'une ligne de chemin de fer, avec le matériel régulièrement déclaré (11). Toutefois les entrepreneurs routiers ont fait remarquer,

(11) Plan de transports de Meurthe-et-Moselle, réserves du délégué de la 2^e catégorie.

dans les réserves jointes au plan de Meurthe-et-Moselle, que l'utilisation stricte du nombre de véhicules en service au 21 avril 1934 pouvait ne pas constituer une compensation adéquate, du fait que l'exécution d'un service public, comportant désormais l'obligation de transporter, nécessitait, pour une desserte correcte et pour faire face aux pointes de trafic, un parc supérieur à celui qui suffit à un service libre (12).

Le mécanisme des compensations est une mesure de protection des services automobiles libres, qui ne souffre *aucune exception*. Cette règle fondamentale décide, au même titre que l'aptitude ou le prix de revient du chemin de fer sur certains parcours, du maintien ou de la fermeture d'une ligne. L'article 13 du décret du 25 février 1935 le dit explicitement : « Si l'un des transporteurs routiers déclare ne pouvoir se rallier à l'entente et justifie que la répartition du trafic... lui cause un préjudice en le traitant moins favorablement que les autres transporteurs routiers, des compensations seront recherchées par l'ensemble des transporteurs (*rail* et route) de la région ». Il précise davantage : « les grands réseaux d'intérêt général pourront *faciliter l'aboutissement de l'entente...* en supprimant certains trains omnibus *autres que* ceux dont la suppression a été envisagée par le peu d'importance des localités intermédiaires ou par leur éloignement du rail ».

En cas de conflit entre l'application de la règle de l'unité de moyen de transport sur une relation don-

(12) Réserves du délégué de la 4^e catégorie.

née, établie dans l'intérêt du chemin de fer, et le fonctionnement du mécanisme des compensations, c'est la première règle qui cède devant l'intransigeance de la seconde.

Si la fermeture de certaines gares a pour motif exclusif de donner satisfaction aux transporteurs routiers, on peut envisager une mesure moins radicale que l'abandon de la ligne; on renoncera à supprimer le double emploi plutôt que de causer un préjudice à un entrepreneur qui estime insuffisantes les compensations qui lui ont été attribuées (13). Mais pour rendre dans ce cas le double emploi moins onéreux, des « *clauses de sauvegarde de l'attribution du trafic* » sont prévues, destinées à conserver au rail le trafic voyageurs entre les agglomérations principales desservies simultanément par le chemin de fer et par les entreprises routières.

« Au point de vue tarifaire, les prix de transport de voyageurs des entreprises libres seront supérieurs au prix des billets simples de la dernière classe du chemin de fer pour la même relation, sauf circonstances exceptionnelles, telle que celle par exemple où un trajet par route serait notablement plus court que le trajet par fer; la différence de prix pourrait alors être réduite ou annulée » (décret du 25 février 1935, article 19).

(13) Pour l'appréciation de ce préjudice, on tiendra compte du chiffre d'affaires, de l'utilisation moyenne des véhicules et de tous autres éléments d'appréciation propres à caractériser l'activité réelle et le rendement effectif de chaque ligne au cours des deux dernières années, et, le cas échéant, des charges nouvelles résultant du déplacement des services.

« La fixation du nombre des services et des horaires serait faite en vue d'une répartition judicieuse du trafic. Lorsque ces mesures n'assureront pas au chemin de fer le trafic qui lui est attribué, elles seront complétées par un accord entre les réseaux et les transporteurs routiers ».

Il importe de noter enfin que la règle de l'unité de moyen de transport ne joue que dans la répartition du trafic entre le rail et la route, mais n'exige pas l'unité de service de transport sur route. Ainsi, dans le plan de transport de Meurthe-et-Moselle, le Comité Départemental n'a pas recherché l'unité dans l'attribution des services de remplacement des trains entre les entreprises routières admises au bénéfice des compensations, puisqu'il s'agit de réaliser l'unité de *moyen* et non pas l'unité de *services de transports*.

Voici, à titre d'exemple, comment sera aménagée la ligne de Nancy à Château-Salins :

Le service du chemin de fer comprend 4 A R journaliers omnibus entre Nancy et Château-Salins et 1 A R omnibus les dimanches et fêtes d'été entre Nancy et Moncel.

Seules les gares-centres de Nancy et de Château-Salins resteraient ouvertes.

Les services routiers de remplacement de trains comprendraient au minimum :

- | | |
|--|-------|
| 1° Entre Eulmont et Nancy, par Lay-St-Christophe.. | 10 AR |
| (14 AR les dimanches et fêtes). | |
| 2° Entre Laitre-Dommartin-sous-Amance et Nancy, | |
| par Agincourt, avec un seul point d'arrêt à | |
| Dommartin | 3 AR |

- | | |
|--|------|
| 3° Entre Château-Salins et Nancy, par Chambrey,
Bioncourt, Brin, Champenoux et Laneuvelotte.. | 6 AR |
| 4° Entre Moncel et Nancy, par Champenoux et
Laneuvelotte (prolongement de la ligne de
Dieuze à Moncel) | 5 AR |

Ces services seraient attribués respectivement à *trois entrepreneurs* (14). Entre Champenoux et Nancy, il y aurait accord de prix et d'horaires entre les exploitants.

De même les services de remplacement de la ligne Toul-Commercy seraient attribués par moitié aux Rapides de la Meuse et aux Rapides de Lorraine, qui effectueraient chacun, de bout en bout, sur ce parcours, la moitié des aller et retour prévus.

Entre Nancy et Pompey, le service de remplacement de trains serait attribué à la Ruche de Pompey et aux Rapides de Lorraine.

Si le plan d'organisation des transports prévoit que les services de remplacement d'une même ligne de chemin de fer doivent être exploités par plusieurs transporteurs routiers, le Comité Technique arrête, dans les dispositions générales de l'entente, les mesures suivantes :

1° Les tarifs voyageurs et bagages à appliquer sur la ligne par les divers transporteurs intéressés sont rigoureusement les mêmes.

2° La répartition des services entre les transporteurs intéressés s'effectue de manière à réserver à chaque transporteur, dans toute la mesure du possible,

(14) Au moment où a été signé le plan, ce trafic était réparti entre quatre entreprises; l'une de ces entreprises a disparu en 1935.

des aller et retour équivalents; si cette condition ne peut être convenablement remplie, un roulement doit être concerté entre les intéressés pour leur permettre d'assurer les services les plus rémunérateurs.

Les ententes à intervenir à cet effet entre les transporteurs intéressés, sont, au besoin arbitrées par le Comité Technique Départemental.

Il serait indiqué, dans l'attribution des compensations, d'établir entre les entreprises un classement tenant compte « entre autres circonstances, de l'ancienneté relative des services supprimés et de la mesure dans laquelle les services qui ont été régulièrement déclarés ont fait l'objet d'un commencement d'exécution ou d'engagement de dépenses avant le 21 avril 1934 » (15).

Appelé à intervenir sur des cas d'espèce, le Comité Technique devrait examiner les titres d'antériorité qu'une entreprise détient à l'égard d'une autre, la régularité avec laquelle, même en période d'hostilités, les services ont été assurés, le rôle que l'entreprise rendrait aux populations civiles pour la défense nationale; bien plus, il devrait apprécier les motifs qui ont présidé à la création d'une ligne: l'intérêt personnel ou au contraire le souci de « permettre aux ouvriers de prendre le repas de midi en famille ».

Même dans l'élaboration d'un travail technique, la notion de mérite ne doit pas être négligée.

(15) Décret du 25 février 1935, article 21.

SECTION II

LA RÉPARTITION ENTRE LES ENTREPRISES ROUTIÈRES DU TRAFIC ABANDONNÉ PAR LE RAIL

Ce n'est pas seulement pour rendre notre exposé moins touffu que nous avons établi une distinction dans le temps entre les rapports des représentants du rail et de la route et les entretiens qui se poursuivent entre représentants des services automobiles. La répartition du trafic entre le chemin de fer et l'automobile et la répartition entre les entreprises routières du trafic abandonné par le chemin de fer ne sont pas nécessairement deux opérations simultanées.

Lorsque le chemin de fer s'est retiré, il n'y a plus à proprement parler de conflit entre le rail et la route ; mais c'est au moment où le problème semble résolu qu'apparaissent de nouvelles difficultés, si considérables qu'il a fallu les résoudre d'urgence sur certaines relations (entre Nancy et Pompey par exemple), sans attendre l'application de la coordination, ce qui nous permettra d'examiner dès maintenant les résultats de cette répartition du trafic entre les services « sur route ».

Parfois le retrait du chemin de fer et l'abandon correspondant du trafic à un service automobile aboutit à créer entre routiers une concurrence qui jusqu'alors n'existait pas. Dans la banlieue de Nancy, une ligne de tramways suburbains a été créée avant guerre et déclarée d'utilité publique « en vue d'apporter un complément ou un concours nécessaire au chemin de fer d'intérêt général en assurant les transports pour lesquels le grand réseau était mal adapté » (1). En 1932 s'est installé un service automobile libre, qui, du fait qu'il empruntait en partie l'itinéraire suivi par la ligne suburbaine, a renoncé à effectuer le trafic local sur le parcours commun. La fermeture des gares, décidée par la Compagnie de l'Est, sur le secteur correspondant de la grande ligne, entraîne une recrudescence de trafic que le plan de transport de Meurthe-et-Moselle, par suite du jeu des compensations, attribue au service automobile.

Comment opérer dans l'avenir une distinction entre la clientèle qui voyageait par le chemin de fer et celle qui empruntait de préférence le service de tramways? Comment prévoir le moyen de transport qui désormais aura la faveur de l'usager? Dans quelle mesure y aura-t-il, eu égard à la société automobile, transfert du trafic abandonné par le chemin de fer et dans quelle autre y aura-t-il détournement du trafic assuré jusqu'alors par la ligne suburbaine? A supposer qu'une entente intervienne, le partage de la clientèle ne sera jamais définitif, en raison des oscillations du trafic et des difficultés d'établir un moyen de contrôle.

(1) Réserves du délégué de la 2^e catégorie.

L'étude de cette répartition entre les entreprises routières du trafic abandonné par le chemin de fer est prévue expressément par le décret du 25 février 1935 et figure dans le plan d'organisation des transports de la région, à côté de la répartition des services entre le rail et la route. C'est à cette étude et plus particulièrement à l'examen des difficultés qu'elle soulève que nous consacrerons deux chapitres, intitulés, le premier : les difficultés et le second : les résultats en Meurthe-et-Moselle.

CHAPITRE PREMIER

LES DIFFICULTÉS

En Meurthe-et-Moselle s'était tenue au mois de juillet 1935, entre les représentants des principales sociétés de transports de la région de Nancy une réunion préparatoire en vue de faciliter la réalisation du plan de coordination, dont la préparation incombe au Comité Technique Départemental (2).

(2) Aux termes de cet accord, les entreprises intéressées donnaient leur adhésion, dans les conditions fixées aux décrets du 19 avril 1934 et du 25 février 1935, aux dispositions suivantes :

1° Sur la relation Nancy-Liverdun, la Compagnie Générale Française de Tramways abandonnait, aux entrepreneurs routiers libres, le service automobile qu'elle avait créé.

2° Sur la relation Nancy-Pompey, la C.G.F.T. limitait ses services aux minima prévus à son cahier des charges (soit 12 voyages en hiver et 18 en été), à effectuer à son choix par autobus ou par tramways.

3° Sur la relation Nancy-Dombasle, la Société des Rapides de Lorraine effectuerait six aller et retour, qu'elle prolongerait sur Lunéville, dans les conditions d'horaires à déterminer avec la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, dans le but d'assurer plus particulièrement le transport des voyageurs avec bagages et des messageries en provenance ou à destination de la gare de Nancy (principales correspondances vers Paris, Metz et Strasbourg).

4° Entre Nancy et Champigneulle, la totalité du trafic, y compris celui abandonné par la Compagnie de l'Est, demeurerait attribuée à la C.G.F.T., la localité de Champigneulle faisant partie de l'agglomération urbaine.

Pour l'application de ces accords qui devaient recevoir l'agrément de la ville de Nancy et du département de Meurthe-et-Moselle, il demeurerait entendu que les services routiers desservant la relation Nancy-Pompey devraient :

Les pourparlers n'ont pas abouti. Nous tirerons de cet insuccès deux enseignements; d'une part la concurrence que se livraient entre eux les services routiers était aussi vive que celle qui s'exerçait entre le chemin de fer et l'automobile; d'autre part la répartition du trafic abandonné par le chemin de fer entre les entreprises routières crée des difficultés, dont les unes sont inhérentes à l'organisation des transports sur route et les autres à la nature des services. Elles formeront chacune la matière d'un paragraphe.

§ I. — Difficultés inhérentes au régime d'exploitation des transports sur route

Que faut-il entendre en fait par services routiers? Pour une raison de similitude dans le tracé et d'égalité d'avantages offerts au public, il nous semble logique de ranger sous la dénomination de services routiers, tous les transports qui circulent sur route, que le véhicule roule à même sur le sol ou par l'intermédiaire de rails. Le tracé de la voie ferrée est parfois si lié à

a) Se conformer strictement aux points de stationnement qui leur seraient désignés par les autorités compétentes;

b) Laisser à la C.G.F.T. le choix de ses horaires et prendre accord avec elle pour ne pas lui faire concurrence;

c) Soumettre à l'homologation préfectorale, en accord avec la C.G.F.T. et compte tenu des indications du Comité Technique Départemental, les tarifs à appliquer;

d) Ne prendre aucun voyageur entre Nancy et Champigneulle, y compris cette localité et vice-versa.

Il était, d'autre part, convenu avec la ville de Nancy et le département de Meurthe-et-Moselle, que l'abandon partiel du trafic consenti par la C.G.F.T., pour aider à la coordination, ne modifiait en rien les conditions d'exploitation définies par la convention des 15 et 31 mars 1925.

celui de la route qu'il s'oppose à son élargissement ou qu'il devient une cause de danger ou d'encombrement.

Au point de vue de l'exploitation des divers services routiers, pris au sens large, une différence fondamentale subsiste entre les transporteurs libres, qui, antérieurement aux décrets de coordination, étaient maîtres absolus de leurs horaires, de leurs tarifs et du choix des itinéraires, et les transporteurs liés par un contrat à un département ou à une commune, soumis à un cahier des charges qui oblige l'exploitant à assurer un service régulier sans interruption, sur des parcours déterminés, prévus la plupart du temps pour supprimer l'isolement de certaines localités rurales.

A côté de la collaboration à laquelle ont été conviés les représentants de ces entreprises, en vue de répartir judicieusement le trafic, se dessine une tentative de rapprochement relative au régime d'exploitation.

Depuis le 19 avril 1934 les entreprises libres sont soumises à une déclaration, dont nous avons indiqué les modalités; il leur est interdit de créer des services nouveaux et d'intensifier les services existants. Enfin, après l'intervention des arrêtés ministériels sanctionnant les ententes, aucun service nouveau ne pourra être créé sans autorisation ministérielle.

En sens inverse, par mesure de protection pour les entreprises contractuelles, le décret du 25 février 1935 décide, dans son article 16: «La coordination n'est pas un obstacle aux projets de remplacement de trains ou de tramways par des services publics automobiles que les compagnies concessionnaires ou fermières de chemin de fer secondaires d'intérêt général, de voies fer-

rées d'intérêt local et de tramways urbains (que nous assimilons à des services routiers) pourront continuer à réaliser dans les formes et conditions prévues par la loi du 31 juillet 1913 et le décret du 1^{er} octobre 1926, sous la condition que les services automobiles projetés desservent les *mêmes localités* que les voies ferrées existantes et suivent au plus près leur *tracé* ».

En donnant aux termes « projets de remplacement de trains ou de tramways » une interprétation très large, la Cour de Cassation a conclu en faveur de la non application aux entreprises concessionnaires de transports de la règle qui interdit de créer des services nouveaux et d'intensifier les services existants. Elle a estimé qu'une telle Société, — en l'espèce la Compagnie des Omnibus et des Tramways de Lyon — était en droit d'utiliser des autobus, acquis avec l'autorisation des pouvoirs concédants, en vue de *renforcer* les lignes urbaines et suburbaines, cette utilisation devant être considérée comme un accessoire de la concession, en tant qu'elle était de nature à améliorer le service concédé.

D'autres services de transports, exploités en régie, n'ont reçu du fait de la coordination aucune modification.

Le Comité Technique Départemental a maintenu les circuits de Poste Automobile rurale (3): circuit

(3) De création relativement récente, les services de poste automobile rurale ont pour but l'acheminement du courrier et des colis postaux. D'un centre judicieusement choisi, l'Administration fait partir deux fois par jour une voiture automobile qui, par un itinéraire en circuit, dessert les localités de la région où sont installés des correspondants postaux. L'Administration des Postes assure le service en régie ou

Bayon-Est P. T. T., circuit Bayon-Ouest P. T. T., circuit Vézelize P. T. T., circuit Toul P. T. T. Pour faciliter les ententes, il a indiqué les localités dans lesquelles les entrepreneurs qui effectuent les deux circuits quotidiens, le matin dans un sens, le soir dans l'autre sens, ne devraient plus accepter de voyageurs.

Enfin en ce qui concerne la Société des Transports Départementaux (4), le plan de transport a été établi compte tenu d'une délibération du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, prise par application de l'article 40 du décret du 25 février 1935, prévoyant la prorogation de principe des contrats afférents aux services automobiles jusqu'au 31 décembre 1940. Le Comité Technique Départemental de Meurthe-et-Moselle, invité à se prononcer sur le maintien ou la suppression des lignes de la S. G. T. D. au nombre de 34 pour le département, s'est déclaré partisan du maintien aux conditions antérieures de tous les services subventionnés exploités au 19 avril 1934.

§ 2. — Difficultés tenant à la nature des services

De nouvelles difficultés surgissent lors de la répartition du trafic entre les entreprises routières à propos non plus de la diversité des régimes d'exploitation des services maintenus en double emploi, mais de la

par des entrepreneurs rétribués forfaitairement; en même temps que les opérations postales, un service de transports de voyageurs et de marchandises est organisé.

(4) L'initiative de toutes les entreprises concessionnaires de collectivités autres que l'Etat demeure réservée par la nécessité de recueillir l'accord du pouvoir concédant, quant à l'adoption de certaines mesures d'exploitation et quant au règlement des situations financières.

nature du service effectué. Nous examinerons brièvement les dispositions qui ont été prises pour les services occasionnels et pour les services urbains.

A) LES SERVICES OCCASIONNELS

Les services occasionnels présentent un risque, en raison de leur caractère aléatoire; l'entrepreneur peut mettre en service, pour faire face au trafic, un nombre de véhicules qui par la suite se révélera trop élevé ou insuffisant; dans le premier cas, il y a perte et dans le second, manque à gagner.

Reportons-nous au plan de transport de Meurthe-et-Moselle; nous y voyons que des doubles emplois ont été maintenus pour assurer la plupart des services occasionnels.

Éliminons les cas où il n'existe qu'une *entente momentanée* entre deux entreprises; les règles prévues en matière de coordination ne jouent pas. Nous supposons un service occasionnel à effectuer sur une relation où l'exploitant habituel a le monopole du transport. S'il estime son matériel insuffisant pour faire face à ce transport massif occasionnel, l'entrepreneur s'entend directement avec une autre société qui consent à mettre à sa disposition le complément nécessaire. Ainsi procède la Compagnie des Tramways de Nancy pour renforcer, les jours de Toussaint, le service sur les lignes qui desservent les cimetières de la Ville. La Société des Transports Départementaux prête ses véhicules et exploite la ligne pour le compte de la Compagnie des Tramways.

Sur d'autres relations, qui rentrent dans la compétence du Comité Technique Départemental et qui figurent au plan de transport, le problème est simplifié.

Le service libre saisonnier de Nancy à Liverdun, par Frouard, exploité d'avril à fin octobre par la Compagnie des Tramways de Nancy et comprenant 6 A R en semaine et 20 A R les dimanches et fêtes serait maintenu.

Le service libre de Nancy à Liverdun effectué par la Ruche de Pompey et comprenant 4 A R journaliers en semaine et 14 A R réguliers les dimanches, serait maintenu.

Un accord d'horaires et de prix devrait intervenir entre les deux Sociétés ci-dessus et les Rapides de Lorraine qui exploiteraient sur l'itinéraire de Nancy à Liverdun le remplacement des trains du chemin de fer de Nancy à Toul.

La Compagnie des Tramways a abandonné, à titre provisoire, ce service saisonnier aux transporteurs routiers ; si l'abandon était définitif, le Comité Technique Départemental, en présence d'un cas d'espèce, serait amené à examiner dans quelle mesure se trouve modifiée la situation de l'exploitant au regard de la coordination. Eventuellement, le cas pourrait être soumis au Comité Central de Coordination.

Le service libre des dimanches et fêtes d'été reliant Nancy à Maron (5) par Villers-lès-Nancy, exploité

(5) Avis du Comité Technique Départemental de Meurthe-et-Moselle sur les réserves des transporteurs :

Service saisonnier de Nancy à Maron : Le C.G.F.T. exploite en été, depuis le mois de juillet 1934, un service libre Nancy-Marion. Le protocole du 16 octobre 1934 établi antérieurement à la constitution du

par la Compagnie des Tramways de Nancy est maintenu; il comprendra 14 A R normaux avec un maximum de 25 A R les jours d'affluence.

Le service libre de Nancy à Brabois effectué les jours de courses à Brabois par les Rapides de Lorraine est maintenu.

Ce service empruntant en partie le parcours de la ligne de tramways suburbains Nancy-Pont-Saint-Vincent, les mesures de protection prises en faveur de l'exploitant habituel jouent; l'une est relative aux tarifs et l'autre à l'attribution du trafic.

« Lorsque les services occasionnels assurent des relations déjà desservies régulièrement de bout en bout, soit par le chemin de fer, soit par des services automobiles, conjointement ou non, le prix perçu par le service occasionnel sera toujours supérieur au prix perçu par les services réguliers sur la même relation, dans une proportion à fixer par le Comité Technique Départemental ou, à défaut d'unanimité, par le Mi-

Comité Technique Départemental a donné son accord à ce service. Le Comité n'est pas revenu sur cet accord donné, et le service en question figure au plan. Le délégué de la 2^e catégorie fait remarquer que M. T... exploite, depuis 1932, un service entre Nancy et la Linotte des Bois, et qu'il a demandé, par lettre du 31 mai 1935, l'autorisation de prolonger son service jusqu'à Maron; il demande le retrait de la ligne de la C.G.F.T. Les représentants des 1^{re}, 3^e et 5^e catégories estiment que l'accord donné ne peut être retiré et que, sans donner à M. T..., dont la demande est parvenue postérieurement à celle de la C.G.F.T., l'autorisation de prolonger son service jusqu'à Maron, il convient de laisser ce transporteur continuer à faire le service de la Linotte des Bois.

Le représentant de la 2^e catégorie est d'accord et accepte de percevoir pour la Linotte des Bois des prix supérieurs à ceux que demandent M. T...

Le représentant de la 4^e catégorie ne peut donner son accord.

nistre des Travaux Publics après avis du Comité de Coordination ».

« En ce qui concerne le trafic, les services occasionnels, empruntant sur une partie de leur parcours un itinéraire desservi par un service régulier, s'interdiront de prendre ou de laisser des voyageurs pour les trajets limités au parcours commun ou à une partie de ces parcours » (6).

Le Comité départemental a maintenu sur la relation Nancy-Brabois un service libre afin « d'améliorer la rapidité d'exécution des transports massifs les jours de courses » (7). Il est à remarquer que le Comité Technique Départemental dispose de pouvoirs d'appréciation illimités, puisqu'il décide du caractère massif d'un transport occasionnel et, en outre, estime que l'exploitant habituel n'est pas en mesure, avec ses propres véhicules, de satisfaire aux « besoins réels ».

(6) Décret du 25 février 1935, article 20.

(7) Avis du Comité Technique Départemental de Meurthe-et-Moselle sur les réserves des transporteurs :

Service occasionnel de Nancy à Brabois : Le délégué de la 2^e catégorie ne peut admettre la superposition à ses services de la desserte libre des courses et invoque l'absence de déclaration de ce service occasionnel, en conformité du décret du 19 avril 1934.

Les représentants des 1^{re}, 3^e et 5^e catégories estiment que le service routier existant en fait depuis 1933 et permettant d'améliorer la rapidité d'exécution des transports massifs les jours de courses, peut continuer à fonctionner et que l'absence de déclaration peut ne pas être retenue, d'autant que ce service a été compris dans le plan de coordination.

Le délégué de la 4^e catégorie accepte de prendre pour Nancy-Brabois un prix supérieur à celui que perçoit la C.G.F.T.

Le délégué de la 2^e catégorie ne peut donner son accord.

B) LES SERVICES URBAINS (8)

Nous nous trouvons dans l'hypothèse suivante : deux entrepreneurs circulent en fait sur la même relation, l'un limitant ses services à une zone urbaine et l'autre étant obligé de traverser cette zone pour assurer la desserte de localités plus éloignées.

Les services urbains sont, au regard de la coordination, des réseaux d'omnibus automobiles ou de tramways concédés ou en régie qui desservent par fer et par route une zone limitée, non pas à un nombre de kilomètres déterminé, mais aux « *agglomérations urbaines englobant le territoire de la ville et les ensembles bâtis de la périphérie qui lui font suite sans véritable solution de continuité* ».

La question de savoir s'il y a ou non, dans la banlieue d'une ville, solution de continuité a créé des divergences au Comité Départemental (9). A notre avis, c'est une question de fait que les experts pourraient être appelés à trancher ; nous l'interpréterons largement : les intervalles créés entre les immeubles d'une commune par l'existence de quelques terrains

(8) Voir notamment l'étude de M. RUHLMANN : *Les Chemins de fer urbains, étude économique et sociale*, Paris 1936, et plus particulièrement l'étude des mouvements urbains de voyageurs : 1° déplacements effectués entre la zone d'habitation et la zone d'affaires ; 2° déplacements effectués entre les habitations et les ateliers ou usines ; 3° déplacements d'habitation à habitation ; 4° déplacements intérieurs à la zone centrale.

(9) Voir sur ce point l'avis du C.T.D. de Meurthe-et-Moselle (réserves présentées par les transporteurs signataires de l'entente). Ligne Nancy-Lunéville, secteur Nancy-Dombasle : seuls les délégués des 1^{re}, 2^e, 3^e et 5^e catégories sont d'accord pour considérer Laneuveville comme urbain.

non bâtis ne suffiraient pas à démontrer une solution de continuité.

Le trafic local dans l'étendue de ces agglomérations sera réservé aux transports urbains. L'interdiction d'effectuer ce trafic local ne pourra motiver de compensations qu'au profit des transporteurs qui, à la date du 21 avril 1934, l'assuraient sans contrevenir à la réglementation en vigueur.

Lorsque des accords antérieurs interdiront le trafic local sur le même parcours, ils seront maintenus.

Les « clauses de sauvegarde » prévues pour le maintien d'un service routier sur une ligne desservie par le chemin de fer réapparaissent ici : « lorsque les conditions d'établissement des lignes obligent à maintenir un transporteur routier libre sur des parcours desservis par des *services automobiles contractuels*, le transporteur libre sera tenu, sur les parcours communs, de fixer ses prix à un taux au moins égal et, supérieur chaque fois qu'il est nécessaire, à celui du billet le plus cher délivré par le service contractuel sur le parcours commun ».

Ces mesures de protection ne s'appliquent pas automatiquement ; il est possible d'y renoncer ; une dérogation est prévue expressément dans le cas où des services libres antérieurs à des services contractuels assuraient pleinement les besoins du trafic sur le même itinéraire.

Les services contractuels d'omnibus automobiles ou de tramways se trouvent dans une situation toute différente de celle du chemin de fer. Ces entreprises

n'ont aucune raison de faire l'abandon aux transporteurs libres d'une partie du trafic qu'elles assuraient à la publication du décret-loi. « Il s'agit de lignes dont l'exploitation est bénéficiaire ou devrait l'être en l'absence de concurrence; leur suppression doit, par suite, entraîner une moins value dans les résultats du compte de gestion; elle serait, à ce titre, en contradiction avec l'objet même du décret du 19 avril 1934 et ce qui en constitue la justification » (10).

Lorsque ces services obligent par suite d'une clause de sauvegarde de trafic un transporteur routier libre à s'effacer, ils sont affranchis de toute compensation; la réciproque ne se produit pas: lorsqu'un service contractuel s'efface devant un service libre, il est fondé à réclamer une compensation équitable, qui, à l'inverse de celles qui sont offertes à des transporteurs routiers libres, ne peut lui être accordée que sur les points où s'opère son exploitation et non pas sur l'ensemble du département.

(10) Ce décret laisse une lacune en ne prévoyant pas l'augmentation sur les parcours déjà desservis par tramways: réserves présentées par le délégué de la 2^e catégorie.

CHAPITRE II

LES RÉSULTATS EN MEURTHE-ET-MOSELLE

Quelles que soient les difficultés rencontrées dans l'élaboration des ententes, il faut reconnaître l'insuffisance d'un régime de liberté pour mettre fin à une concurrence sur route, d'autant plus onéreuse qu'elle s'exerce entre deux entreprises aussi puissantes et aussi solides l'une que l'autre.

Dans la banlieue nancéienne en particulier, on assistait depuis quelques années à une véritable floraison de services routiers. Au cours de l'année 1935, un Nancéien avait le choix entre trois moyens de transport pour se rendre à Frouard : le chemin de fer, effectuant dans la journée 29 aller et retour, répartis sur quatre lignes (Nancy-Toul, Nancy-Metz, Nancy-Longuyon et Nancy-Nomeny); le tramway, qui, en exploitant la ligne Nancy-Pompey au moyen de tramways et d'un service automobile, atteignait le chiffre impressionnant de 72 aller et retour quotidiens; enfin un service routier libre, établi sur la même relation, assurant le service avec une fréquence semblable à celle de l'entreprise concessionnaire (soit une moyenne de 60 aller et retour par jour). Ces trois moyens de transports groupés totalisant 160 aller et

retour, répartis sur seize heures environ, toutes les six minutes se présentait l'occasion d'accomplir le voyage Nancy-Frouard. Les dimanches et fêtes, en tenant compte des services automobiles créés entre Nancy et Liverdun, la fréquence était inférieure aux cinq minutes.

Du point de vue de l'usager, cette concurrence était un régime idéal, puisque les entreprises concurrentes rivalisaient en rapidité et en confort et qu'en ce qui concerne les tarifs, les conditions étaient les mêmes.

Pour les transporteurs soumis à un régime d'exploitation différent, la lutte ne risquait-elle pas de devenir épuisante ? Le seul moyen pour les concurrents de ne pas perdre la clientèle consistant à augmenter la fréquence des véhicules, l'exploitation de la ligne devenait de plus en plus onéreuse. Avant d'indiquer la solution qui a été retenue pour mettre fin à la concurrence, nous ferons l'historique de la question telle que l'a exposée l'arbitre dans un rapport adressé au Comité de Coordination.

La relation Nancy-Pompey était, antérieurement au mois de novembre 1931, desservie par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est et par la Compagnie Générale Française des Tramways, concessionnaire des Tramways de Nancy, en vertu de contrats datant des 31 mai 1907 et 28 mars 1911.

En novembre 1931, la Société La Ruche de Pompey créa sur cette relation un service routier libre empruntant un itinéraire immédiatement voisin de celui de la voie du chemin de fer et de la voie du tramway.

Depuis l'installation de cette concurrence, la Compagnie des Tramways, qui effectuait en novembre 1931, 45 navettes par jour, avait réduit progressivement ce nombre de navettes; au 19 avril 1934, elle n'en effectuait plus que 18.

A la même date, la Société la Ruche de Pompey effectuait 51 aller et retour entre Nancy et Pompey. Par arrêté préfectoral du 22 février 1933, la Ruche obtenait des points de stationnement des véhicules qui se trouvaient très voisins des points d'arrêt du tramway.

Le Conseil d'Etat, par son arrêt du 1^{er} mars 1935, annula l'arrêté préfectoral susvisé (1).

Le préfet de Meurthe-et-Moselle, par arrêté du 25 septembre 1935, fixait de nouveaux points de stationnement à la Ruche de Pompey; en particulier le terminus du service automobile était fixé en un point éloigné du centre de la ville de Nancy, situation très défavorable à l'exploitation de ce service.

Dès la mise en vigueur de cet arrêté préfectoral, la C. G. F. T., s'autorisant les horaires approuvés

(1) En 1934, la C.G.F.T. intenta un procès à la Ruche de Pompey, contestant à cette société, qui a le caractère d'une société de coopérative de consommation, le droit d'exercer une activité « d'entreprise de transport » non prévue dans ses statuts.

Le Tribunal de Commerce de Nancy, saisi de l'affaire, débouta la C.G.F.T. (jugement du 11 février 1935).

Celle-ci fit appel de ce jugement: la Cour d'Appel de Meurthe-et-Moselle rendit, le 29 octobre 1935, un arrêt confirmant le jugement du Tribunal de Commerce.

Parallèlement à cette action contentieuse, la C.G.F.T. avait déféré à la censure du Conseil d'Etat l'arrêté préfectoral du 22 février 1933, fixant à la Ruche de Pompey des points de stationnement voisins des points d'arrêt du tramway.

Le Conseil d'Etat annula l'arrêté préfectoral (arrêt du 1^{er} mars 1935).

par ce même arrêté quadruplait, en le portant de 18 (minimum prévu par le cahier des charges) à 72 le nombre de ses voyages journaliers, une partie desdits voyages étant effectués par des autobus, mis en service parallèlement aux tramways.

La Société La Ruche de Pompey protesta auprès du Comité Technique Départemental contre cette augmentation du nombre de voyages, estimant qu'elle constituait une création de service en infraction avec l'article 5 du décret du 19 avril 1934.

Le Comité Technique Départemental statua dans ce sens par quatre voix contre une, celle du délégué de la deuxième catégorie.

C'est dans ces conditions que l'affaire est venue devant le Comité de Coordination. Les experts du Comité ont émis sur cette question trois avis différents (2).

(2) 1° L'expert des grands réseaux, tenant compte notamment de ce qu'une modification des tramways proprement dits est possible tant qu'elle ne bouleverse pas les situations existantes, proposa d'autoriser la Compagnie des Tramways de Nancy à doubler le nombre des voyages qu'elle exécutait au 19 avril 1934 et à répartir les 36 voyages ainsi autorisés entre la voie ferrée et la route, dans les conditions qu'elle jugerait les plus conformes tant à la satisfaction du besoin du public qu'à l'exploitation la plus économique de la ligne.

Par ailleurs, les 51 voyages de la Ruche de Pompey existant au 19 avril 1934 seraient maintenus.

2° Les experts des 2° et 3° catégories estimèrent que la C.G.F.T. appliquait dans des conditions régulières les horaires approuvés par arrêté préfectoral pour les services d'autobus et de tramways de la ligne Nancy-Pompey, la seule question pouvant se poser étant de savoir si les horaires actuels ne comportaient pas un nombre de départs excessif. Ainsi, il appartenait au Préfet de Meurthe-et-Moselle de reviser son arrêté d'homologation du 8 octobre 1935, s'il reconnaissait que les horaires approuvés par cet arrêté étaient hors de proportion avec les besoins du public.

En ce qui concerne la Ruche de Pompey, ils estimèrent que celle-ci

Ce litige n'ayant pu aboutir à une solution receuilant l'accord unanime des experts, la question a été soumise à l'arbitrage.

Aux termes de l'article 3 du décret-loi du 19 avril 1934, l'arbitre n'intervient qu'en cas d'échec des négociations entreprises en vue de rechercher des ententes départementales ou régionales.

L'arbitre devant soumettre au Ministre des Travaux Publics des propositions définitives, son intervention ne peut être demandée qu'au sujet de plans de transport préalablement étudiés, suivant la procédure de l'article 14 du décret du 25 février 1935. Or, en l'espèce, il n'en était pas ainsi puisque le plan de transport du département de Meurthe-et-Moselle n'a pas encore été soumis au Comité de Coordination après accomplissement des consultations réglementaires. Dans ces conditions, l'arbitre n'avait pas encore à en connaître.

En fait, l'arbitre est intervenu pour entendre les parties en cause, et, après enquête, a adressé au président du Comité de Coordination le rapport suivant :

ne pouvait se prévaloir pour effectuer le même nombre de voyages qu'au 19 avril 1934 (soit 51 voyages), d'une situation qu'elle avait fait découler d'un arrêté préfectoral ultérieurement annulé et que, par suite, ce nombre de voyages devait être fixé en tenant compte des nouvelles mesures prises par le Préfet de Meurthe-et-Moselle, à la suite de l'arrêt du Conseil d'Etat.

3° Les experts des 4^e et 5^e catégories estimèrent que la solution du litige devrait reposer sur les bases suivantes : exécution par la C.G.F.T. d'un nombre de services correspondant à une exploitation normale de la ligne, compte tenu des modifications intervenues dans l'exploitation de la Société La Ruche ; maintien pour La Ruche du nombre de services qu'elle effectuait au 19 avril 1934, et ce, jusqu'à la décision des arrêtés ministériels à intervenir en exécution de l'article 3 du décret du 19 avril 1934.

« Sans vouloir rechercher si, eu égard à la réglementation actuellement en vigueur, avant approbation de tout plan de transport, les deux entreprises concurrentes sont ou non en situation régulière, il m'est apparu nettement des explications qui m'ont été fournies que la superposition des services effectués par les deux entreprises concurrentes et qui a conduit à un service comportant, au total, 121 aller et retour par jour s'ajoutant aux trains omnibus du réseau de l'Est est hors de proportion avec les besoins à desservir ».

« Cette situation est, à la fois contraire, à l'intérêt général, et gênante pour la circulation routière. Il doit donc y être remédié ».

« Par ailleurs, les deux parties en cause ont fait valoir auprès de moi, à l'appui de leurs thèses, divers documents d'ordre économique, juridique ou psychologique. Ils m'ont exposé toute une série de griefs variés dont certains remontent à 1919 (*sic*) ».

« Je considère qu'il est vain de s'appesantir sur d'anciennes discussions dont le caractère de stérilité résulte d'une façon éclatante de la persistance de la situation actuelle, et qu'il y a lieu de provoquer un rapprochement entre les entreprises en conflit ».

« Je ne peux croire qu'en présence d'une situation aussi déraisonnable et préjudiciable à l'intérêt général, comme à l'intérêt particulier des parties, des *personnalités de qualité* telles que M. Boule, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Président du Conseil d'administration et Administrateur-délégué de C.G.F.T., Vice-Président de l'Union des Voies ferrées et des Transports automobiles, et M. Fould, ancien Elève de l'Ecole Polytechnique, Administrateur-délégué de la Société anonyme des Hauts-Fourneaux, Forges et Aciéries de Pompey, ne pourront arriver à se mettre d'accord dans un esprit de compréhensive conciliation, pour trouver une solution amiable à leur différend, sans avoir recours au Comité Technique Départemental et au Comité de Coordination ».

« Il devrait leur suffire de se mettre directement en rapport

et d'examiner la situation actuelle en toute objectivité, en laissant entièrement de côté des griefs périmés ».

Paris le 2 mars 1936.

Signé: Watier.

Cette conclusion nous rappelle une *Méditation dans un autocar* de M. Georges DUHAMEL (3): « Je laisse de côté la route, ce champ de bataille, cet enfer, la route livrée toute entière, dès aujourd'hui, aux fureurs de l'argent, aux batailles, aux « apacheries » de la mercante. Ce qui m'étonne ce soir, c'est justement l'incroyable duperie que représentent toutes ces affaires merveilleuses, toutes ces brutales combinaisons. Je pense, en regardant toutes ces belles combinaisons, je pense, en regardant toutes ces belles voitures vides, toute cette multitude somptueuse de machines enragées qui luttent de vitesse dans la côte, je pense que tout cela ne peut pas durer, que toutes ces compagnies rivales ne peuvent pas gagner leur subsistance, que le triomphe de l'une ne compensera pas le désastre des autres... Ennemi de l'aventure ? Ennemi de l'avenir ? Allons donc ! Que je le dise tout net: Ennemi de la sottise. Ennemi de l'incohérence. C'est tout, et c'est bien assez ».

A la suite de l'intervention de l'arbitre, un accord a été réalisé entre les deux entreprises qui ont procédé à un partage de la clientèle, reposant sur une répartition du trafic (4). Sans renoncer ni l'une ni

(3) *L'Est Républicain*, n° du 12 juin 1933.

(4) Entre les soussignés:

M. le Docteur SCHMITT, Maire de la Ville de Nancy, Officier de la Légion d'honneur, agissant en qualité d'arbitre entre les parties ci-après désignées,

et

M. CALLOT, Directeur des Réseaux de Tramways de Nancy, agissant

l'autre à la totalité du parcours, elles auraient pu s'entendre pour effectuer les voyages à tour de rôle ou à des heures différentes de la journée. Elles ont préféré mettre en application la règle de l'unité de société de transport sur une même relation.

D'après le nouveau régime, qui est entré en vigueur le 5 mai 1936, la localité de Champigneulles est réservée à la Compagnie des Tramways. La Ruche de en cette qualité conformément à la délégation qui lui a été délivrée par le Conseil d'Administration de la Compagnie Générale de Tramways dans sa séance du 15 avril 1936.

D'une part.

M. PIERSON, Président du Conseil d'Administration de la Société Coopérative « La Ruche de Pompey », agissant en cette qualité.

D'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

1° Pendant la période d'essai, la Compagnie Générale de Tramways abandonnerait toute exploitation sur le tronçon Champigneulles-Frouard-Pompey, de la ligne de tramways concédée Maxéville à Pompey. Elle déléguerait, pendant le même temps, à La Ruche de Pompey la charge de s'acquitter de ses obligations de concessionnaire sur ce tronçon.

2° Le trafic entre Champigneulles, sortie Nord, et Nancy est entièrement réservé à la Compagnie Générale Française de Tramways. A cet effet, la Ruche de Pompey s'interdit, sous quelle que forme que ce soit, de prendre des voyageurs à Nancy ou entre Nancy et Champigneulles, sortie Nord, ou toute destination intermédiaire, et à Champigneulles, sortie Nord, ou entre Champigneulles et Nancy pour Nancy ou toute destination intermédiaire.

3° Pour tenir compte à la Compagnie Générale Française de Tramways des charges de capitaux investis, la Ruche de Pompey verserait, en outre, pour les huit mois à courir, la somme de cinquante mille francs (50.000 fr.) à titre de participation dans ses charges. Le versement de cette somme aurait lieu par tiers, payable au début de chaque trimestre.

4° La Compagnie Générale Française de Tramways offre à la Ruche de Pompey de lui louer, dans la mesure de ses disponibilités, le matériel complémentaire qui pourrait lui être nécessaire pour assurer son service, de façon que, durant la période d'essai, la Ruche de Pompey n'ait pas à faire d'investissements nouveaux. La location serait faite à des conditions à déterminer, d'accord avec M. le Maire de Nancy.

5° La Compagnie Générale Française de Tramways ne ferait pas obstacle à l'octroi, au profit de la Ruche de Pompey et pour les services visés, de points de stationnement dans Nancy, entre la limite de la commune et le centre de la ville.

6° La Compagnie Générale Française de Tramways ne poursuivrait

Pompey assurera seule le trafic au delà de Champigneulle. Il n'est pas question de rachat, rien n'étant définitif, mais seulement d'une participation financière, pendant la période d'essai, de l'entreprise libre aux charges des tramways, s'élevant à 50.000 francs et représentant l'annuité d'amortissement de la ligne. Cet accord, qui devait expirer au 31 décembre 1936, a été renouvelé pour l'année 1937.

pas les instances correctionnelles engagées et abandonnerait, en ce qui la concerne, le pourvoi introduit contre le jugement du juge de paix annulant l'arrêté préfectoral du 27 juillet 1935. En retour, la Ruche de Pompey abandonnerait, dans les mêmes conditions, les instances correctionnelles par elle engagées.

7° Les suggestions ci-dessus sont faites sous réserve de l'assentiment de la Ville de Nancy, du Département et de l'approbation de M. le Préfet de Meurthe-et-Moselle.

8° Les parties conviennent de choisir M. le Maire de Nancy pour arbitrer toutes difficultés de détail que pourraient soulever l'interprétation et l'application des présentes.

Lu et approuvé :

M. le Maire de la Ville de Nancy.
Nancy, le 1^{er} mai 1936.

Lu et approuvé :

Pour la Compagnie Générale
Française de Tramways.
Nancy, le 1^{er} mai 1936.

Lu et approuvé :

Pour la Société
« La Ruche de Pompey ».
Nancy, le 1^{er} mai 1936.

Vu et approuvé, et homologué par nous, Préfet de Meurthe-et-Moselle

En exécution de la délibération du Conseil Général en date du 12 mai 1936, étant entendu :

1° Que la convention n'est valable que pour la période prenant fin au 31 décembre 1936.

2° Que le montant de la redevance sera incorporé aux recettes du réseau des Tramways de Nancy.

Le Préfet.

TROISIÈME PARTIE

TROISIÈME PARTIE

Les répercussions de l'accord envisagé

La coordination est une œuvre de longue haleine. Pour porter un jugement d'ensemble sur la politique de collaboration, il faudrait attendre que les mesures prises s'appliquent, sinon à toute la France, du moins à l'ensemble d'une région. Or, cette époque apparaît encore lointaine, étant donné le peu d'avancement des travaux du Comité Central et des Comités Techniques, obligés de reprendre l'examen du plan de transports voyageurs, ligne par ligne, et le nouveau retard apporté par la réforme du 14 novembre 1936, introduisant les usagers dans les organismes de coordination.

« Quand on en arrivera au stade de l'application, qu'elles nouvelles difficultés vont surgir ? Quelle sera la nature des réactions des usagers en face des nouvelles conditions de transport qui leur seront offertes et qui troubleront leurs habitudes ? Les transports sont faits pour les transportés, arbitres souverains ; de leur verdict dépendra le succès de la coordination des transports » (1).

(1) R. CHENEVIER (*l'Illustration*, n° du 18 août 1934).

Nous essaierons de prévoir cette réaction des usagers en face de l'organisation nouvelle ainsi que les répercussions économiques et financières du plan de transport, en examinant dans deux chapitres :

- 1° Le point de vue des usagers ;
 - 2° Le point de vue des transporteurs.
-

CHAPITRE PREMIER

LE POINT DE VUE DES USAGERS

§ 1. — Le facteur psychologique

Tout changement, quel qu'il soit, heurte les intérêts des usagers et dérange les habitudes. Supprimer le train et le remplacer par l'autobus, c'est faire quelque chose de nouveau. Il va de soi que l'innovation n'ira pas toute seule.

Si d'ordinaire le public marque sa préférence pour ce qui est nouveau, il semble qu'il ait accueilli autrefois le chemin de fer sans enthousiasme, en tant que *mode de transport en commun*. Tel ce passage des « Tristesses et Sourires » de DROZ, où la baronne maudit l'apparition des chemins de fer.

« Et ces chemins de fer qui sont l'âme de la vie moderne ! Est-il possible d'imaginer quelque chose de plus brutal et de plus dégradant ? Ils me révoltent vos chemins de fer, et je n'en suis pas encore remise !

« Quoi ! être enfermée en compagnie de pieds-plats que l'on ne connaît pas ; souffrir de leur contact et respirer leur air ; n'être plus qu'une tête de ce troupeau qu'on transporte ; se laisser empiler dans ces boîtes déshonorantes qui ressemblent à l'entrepont d'un négrier ? Renoncer de gaieté de cœur à la plus

intime et à la plus élémentaire des libertés, celle de *choisir ses compagnons de route* et de marcher son pas; obéir à une cloche qu'agite un manoeuvre; être l'esclave de son cocher; supporter la faim, la soif et toutes les privations; passer comme la foudre alors qu'on voudrait s'arrêter et s'arrêter quand il faut fuir; être sur un signe menés au mangeoir par des gens à casquette qui vous heurtent en criant: « Dépêchons... mangez plus vite... ne mangez plus... sortez... rentrez... ».

« Si encore ils avaient l'ombre d'une raison, ces engins détestables, mais à quoi servent-ils, je vous le demande? A aller vite, ce qui est la pire façon d'aller ».

« Quel nouveau crime l'homme a-t-il donc commis pour que Dieu, dans sa colère, l'ait ainsi livré aux machines qui le dévorent incessamment ? »

D'ailleurs cette critique ne s'adresse pas seulement au chemin de fer, mais à tout mode de transport en commun, quel qu'il soit.

Plus près de nous, GYP, dans ses *Souvenirs d'une Petite Fille*, nous raconte qu'elle s'accrochait désespérément à la redingote de son grand-père pour ne pas prendre l'omnibus; mais ajoute-t-elle, « il m'a hissée dans ce boyau plein de gens avec des paniers et des paquets qui sentent mauvais. Je le déteste, moi, l'omnibus de Malzéville. Et il paraît qu'il y en a un autre qui s'appelle l'omnibus de Bon Secours ! » (2).

Aujourd'hui, grâce à l'évolution des idées démocratiques et au nivellement des conditions sociales depuis

(2) GYP, *Souvenir d'une Petite Fille* (t. I, p. 114).

la grande guerre, les transporteurs routiers n'ont plus à craindre de la part des usagers de protestations, contre l'absence de compartiments dans les voitures automobiles et le régime de la classe unique. Le décret du 19 janvier 1934 autorise d'ailleurs les Compagnies de chemins de fer à ne plus faire circuler sur les lignes secondaires qu'un wagon commun aux première et deuxième classes.

Cependant il ne faut pas conclure, par suite du changement qui s'est opéré dans la mentalité des usagers, que les influences qui échappent à l'ordre matériel ne jouent plus. Le motif inavoué pour lequel les usagers, représentés dans les Comités Techniques Départementaux, se prononceraient en faveur de la superposition des moyens de transports par fer et par route ne tient-il pas au facteur psychologique ?

« L'habitant de la petite ville tient à son train. Il y tient parce qu'il le prend quelquefois et parce que tous les jours, il le *regarde passer*. Ce train représente souvent des années d'efforts et de démarches où se sont usées des générations de maires, de conseillers généraux, de députés et de sénateurs. C'est l'aspect sentimental de la question : le regret mélancolique des choses qu'on ne verra plus ! » (3).

A l'inverse, ne faut-il pas comprendre au nombre des facteurs de succès des entreprises automobiles l'attrait de la nouveauté ? Le directeur de l'entreprise libre, qui s'est installée en 1931 sur la relation Nancy-

(3) P. LAFFONT : discussion de l'interpellation de M. R. THOUMYRE sur la coordination des moyens de transport par le rail et par la route. *Débats Sénat*, 1936, p. 149.

Pompey, écrivait à propos de la faveur que manifestait le public pour le service automobile: « Quand un tramway et un autocar se présentent en même temps en un point de stationnement commun, les 9/10^e des voyageurs présents se précipitent dans l'autocar, s'y entassant, et quand toutes les places sont occupées, ils préfèrent accomplir le voyage debout dans les plus remarquables conditions d'inconfort et de fatigue que monter dans un tramway, même complètement vide » (4).

Ce qui était vrai en 1931, 1932 et 1933 ne l'est plus en 1936. L'engouement que le public avait manifesté dès le début pour les transports automobiles s'est atténué. Les usagers ne se laissent plus entraîner par l'attrait de la nouveauté, ils raisonnent davantage (5). Si les usagers sont devenus de plus en plus exigeants, les transporteurs en sont en partie responsables: ils ont eu tort d'offrir des facilités supérieures aux besoins. Actuellement, même sur de courtes distances: entre Nancy et Pompey, les voyageurs veulent être transportés assis; si un car est complet, ils attendent le suivant. Il semble que ce soit leur droit et non pas une fantaisie de leur part. Or, cette exigence entraîne sur la situation financière d'une entreprise des répercussions considérables.

L'exploitation du service automobile Nancy-Pompey était rémunératrice, malgré les tarifs extrêmement avantageux (abonnements ouvriers, abon-

(4) Réserves des transporteurs routiers libres au plan de Meurthe-et-Moselle.

(5) Conférence de M. A. MARCHAL à la Faculté de Droit de Nancy.

ments scolaires) grâce aux voyageurs qui acceptaient d'effectuer une partie du trajet debout. (Nous disons une partie du trajet seulement, car des voyageurs descendaient en cours de route, si bien qu'en fin de course, seules des places assises étaient encore occupées). Autrement dit, lorsque 50 voyageurs occupaient un car qui contient 37 places, les 13 personnes qui s'entassaient sur la plate-forme avaient droit à la gratuité de l'entrepreneur parce que ce sont elles qui lui permettaient de réaliser un bénéfice.

Les commodités accordées par le service libre ont eu leurs répercussions sur l'entreprise contractuelle, qui, pour faire face à la concurrence, a augmenté le nombre de tramways sur la ligne. Auparavant le service étant assuré avec une fréquence moindre par l'adjonction de remorques aux voitures motrices, l'exploitation de la ligne était bien moins onéreuse.

Comment faire comprendre aux usagers que ce qu'ils gagnent en confort et en fréquence, ils le perdent par un relèvement des tarifs ?

Il existe donc une action des entreprises de transports sur les usagers et une réaction des usagers sur les entreprises, qui se manifeste surtout en cas d'augmentation des tarifs.

§ 2. — Les répercussions de la coordination sur le coût des transports

« Une entreprise créée à Paris en 1662 avec le concours de Blaise Pascal, avait obtenu un privilège royal pour l'installation de services de carosses « qui feraient toujours les mêmes trajets dans Paris d'un

quartier à l'autre à l'instar des coches de la campagne ». Le Parlement, ayant interdit l'accès des voitures aux gens du peuple « pour la plus grande commodité des bourgeois et des personnes de mérite », privait ainsi la compagnie de sa meilleure clientèle, qui cessa l'exploitation à une date indéterminée » (6).

Une augmentation des tarifs, dans la situation présente, ne risquerait-elle pas de présenter le même inconvénient : rendre les voitures inaccessibles aux personnes qui, pour se rendre à leur travail, utilisent tous les jours et même plusieurs fois par jour un moyen de transport en commun ?

Nous étudierons successivement :

1° l'influence de la répartition du trafic sur le prix des transports ;

2° l'incidence du coût des transports sur le trafic.

I. — L'INFLUENCE DE LA RÉPARTITION DU TRAFIC SUR LE PRIX DES TRANSPORTS

Les dispositions concernant la tarification ne s'appliquent qu'aux transports routiers ; les tarifs des chemins de fer sont hors de cause.

Cette tarification prévue pour les services automobiles repose sur l'institution de tarifs maxima, que les ententes devront fixer pour chaque ligne, et d'une distance minimum de taxation, qui ne peut être supérieure à six kilomètres (7).

(6) H. RUHLMANN, *Les Chemins de Fer urbains ; étude économique et sociale*, in-8° (thèse Paris) 1936, p. 7.

(7) Décret du 25 février 1935, article 23.

Les tarifs maxima sont fonction d'une distinction entre les services de remplacement des voies ferrées et les services qui subsistent sur des itinéraires non précédemment desservis par le chemin de fer.

Sur les itinéraires *antérieurement desservis par le rail*, une distinction nouvelle a paru nécessaire entre le cas où le service routier assure à lui seul la relation — c'est le droit commun — et celui où, par application de clauses de sauvegarde de trafic, sera maintenu exceptionnellement un double emploi. Dans le premier cas, les tarifs sont fixés à 0,25 centimes par kilomètre; dans le second, les réseaux ont obtenu que leurs concurrents, maintenus sur des relations parallèles à la voie ferrée, appliquent un tarif équivalent à celui de la 3^e classe, augmenté de 25 % au maximum.

Par mesure de protection pour les entrepreneurs qui assureraient le service sur des lignes déficitaires, des dérogations ont été prévues au maximum de 0,25 centimes. Le Ministre des Travaux Publics sera juge des exceptions à apporter à la tarification, exceptions qui devront être « dûment justifiées » (8).

Sur ces lignes de remplacement, les catégories de voyageurs qui bénéficient d'avantages ferroviaires ne devront pas être lésés par la suppression d'une ligne de chemin de fer. « Les tarifs à prévoir pour permettre le fonctionnement de l'entreprise à ses risques et périls... comporteront obligatoirement une réduction de 50 % en faveur des bénéficiaires de tarifs réduits sur le chemin de fer : abonnés ouvriers ou scolaires,

(8) Circulaire ministérielle du 12 août 1936.

mutilés, familles nombreuses, militaires et marins en uniforme » (9). Les transporteurs routiers sont décidés à accorder ces réductions, à condition de recevoir en contre-partie une subvention des différents Ministères intéressés : Ministère des Pensions pour les mutilés, Ministère de la Guerre pour les militaires, etc... Serait-il judicieux d'imposer aux services routiers des charges que les Compagnies de chemins de fer ont estimé à bon droit ne pas devoir supporter ?

Cependant, dès avant les décrets de coordination, des services libres avaient institué des tarifs réduits, en Meurthe et Moselle et en Moselle.

Ainsi la Ruche de Pompey a créé des tarifs spéciaux d'abonnement à la semaine pour les ouvriers, et au mois pour les étudiants et écoliers. Sur la ligne Dieuze-Nancy un entrepreneur libre accorde aux militaires une réduction de 50 %.

Sur les itinéraires *non précédemment desservis par le rail*, les entreprises routières fixeront leurs prix pour chaque ligne en tenant compte de toutes les conditions du service et notamment des tarifs appliqués avant les accords. Chaque entrepreneur devra faire connaître au Comité le niveau le plus bas auquel il estimera pouvoir fixer ses tarifs (10).

(9) Des déclarations de M. GRIMPET, secrétaire général du Ministère des Travaux Publics, il résulte que cette réduction a été fixée au taux uniforme de 50 % pour simplifier le travail des transporteurs routiers.

(10) « Dans les limites du tarif maximum de chaque ligne, chaque entreprise proposera au Comité Technique le niveau le plus bas auquel elle estimera pouvoir fixer les tarifs d'application. Elle fixera librement leurs modalités (tarif kilométrique ou tarif par section) » ; décret du 25 février 1935, art. 24.

« Au cas où l'exploitation de services ainsi attribués à une même entreprise deviendrait déficitaire, l'entrepreneur proposera toutes les

Les services routiers subventionnés pratiquent en général le tarif de 0,25 centimes par kilomètre. Le tarif actuel des services routiers libres est en moyenne de 0,20 centimes et correspond au prix des billets simples de 3^e classe en chemin de fer (11).

Pour les bagages, les prix imposés à tous les services routiers réguliers sont fixés à 3 francs par tranche indivisible de 30 kilomètres.

Dans l'ensemble, la répartition du trafic se traduit par une augmentation des prix de transport qui paraît indispensable pour permettre aux entreprises routières de vivre, tout en exploitant à leurs risques et périls les lignes abandonnées par le rail. L'inconvénient, pour l'usager des transports automobiles, de payer plus cher sera compensé sur certaines relations par la réduction du parcours au point de vue de sa durée. Parfois les deux avantages peuvent être réunis : durée du parcours et prix sensiblement comparables à ceux du chemin de fer ; ainsi en est-il entre Nancy et Toul, en raison de la distance beaucoup plus faible par la route que par la voie ferrée.

Il faut éviter de détruire le minimum de solidarité qui existait avec la tarification ferroviaire et ne pas créer une variation de régime du point de vue des tarifs entre les services desservant les régions à population dense et les services établis dans les régions moins peuplées.

modifications de tarifs, de nombre de services, d'horaires... de nature à établir l'équilibre financier de l'entreprise » ; décret du 25 févr. 1935, art. 22, al. 2.

(11) Les tarifs voyageurs de chemins de fer sont respectivement de 0 fr. 30 et de 0 fr. 45 en seconde et en première classe.

Le moindre prix des transports est un élément essentiel, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les commerçants et les industriels, les producteurs et les consommateurs. En effet l'incidence des tarifs de transports et de leurs variations sur le prix de revient se manifeste spécialement à propos des transports de marchandises. Mais notre étude étant limitée au service voyageurs, nous laissons de côté cette question pour aborder notre deuxième point : quelles sont les influences exercées par une augmentation de tarifs voyageurs sur le trafic ?

II. — L'INCIDENCE DU COUT DES TRANSPORTS VOYAGEURS SUR LE TRAFIC ROUTIER

La situation d'une entreprise de transport à faible distance n'est florissante que si elle s'est attirée une clientèle fixe : nous entendons par clientèle fixe les usagers qui utilisent un moyen de transport en commun deux ou quatre fois par jour ou même par semaine, par opposition à ceux qui effectuent un voyage une fois à l'occasion.

Or, ce sont les usagers recrutés dans les classes ouvrière et paysanne qui fournissent aux entreprises de transports le plus gros appoint. Choisissons donc des services de transports établis sur des lignes comparables en ce sens qu'elles desservent toutes des pays d'usines, par exemple les relations de Nancy à Pompey, de Nancy à Dombasle et de Nancy à Pont-Saint-Vincent et notons quelles ont été les variations de trafic sur ces parcours entre 1931 et 1934.

La première ligne accuse une augmentation de trafic, tandis que, sur les deux autres le nombre de voyageurs a diminué pendant la période correspondante. Cette différence tient essentiellement aux prix de transport qui avaient été réduits entre Nancy et Pompey ainsi qu'aux commodités supplémentaires apportées par la création d'un service automobile libre. Il existe cependant une raison plus profonde de ce renversement des situations.

Si l'on voyage moins entre Nancy et Neuves-Maisons ou Saint-Nicolas qu'entre Nancy et Pompey, ce ne peut être que pour une question de salaire et de pouvoir d'achat. Sans tenir compte des augmentations du mois de juin 1936, les salaires s'étaient maintenus, en moyenne, à 800 francs par mois aux Acieries de Pompey ; ils étaient inférieurs à Neuves Maisons, où ils variaient entre 200 et 300 francs par quinzaine.

Le déséquilibre entre le coût de la vie et le taux des salaires s'est fait sentir de façon plus directe sur les petits budgets ; la crise n'a épargné aucune condition sociale, mais ses répercussions se sont manifestées plus brutalement sur la classe ouvrière, habituée à dépenser en proportion de ce qu'elle gagne, ce qui, du point de vue de la consommation, lui donne la première place dans l'économie nationale.

Que se passe-t-il le jour où les ménages ouvriers sont contraints de réduire leur train de vie, en raison de la diminution de leurs ressources ? Avant de se restreindre sur la nourriture et sur le vêtement, les familles ouvrières songent à économiser sur les dé-

penses occasionnées par les transports. Sur les petites distances, ouvriers et employés utiliseront plus qu'auparavant la bicyclette pour se rendre à l'usine ou à l'atelier (12). Avant que soit établie la réduction de 40 % sur les réseaux de chemin de fer, dont bénéficiaient depuis juin 1936 tous les salariés pendant la période des vacances payées, la classe ouvrière occupait de plus en plus ses loisirs à une distance fort réduite du domicile : l'économie portait sur le prix du voyage.

Nous avons insisté sur cette diminution du trafic, pour souligner l'inopportunité d'une augmentation du coût des transports en période de dépression économique, ainsi que le danger de surestimer, si l'on se reporte à quelques années en arrière, le trafic qui sera transféré par le rail à la route.

(12) Le nombre des bicyclettes a augmenté, à Nancy, en un an d'un millier (1934 à 1935).

CHAPITRE II

LE POINT DE VUE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

L'intérêt des transporteurs est lié la plupart du temps à celui des usagers. En face d'un relèvement des tarifs nécessité par la situation financière d'une entreprise, la clientèle peut disparaître ou se trouver si réduite que l'augmentation de prix servira de compensation à la diminution du nombre des usagers, sans que la mesure préconisée ait atteint son but : combler un déficit.

Nous avons séparé le point de vue des usagers de celui des transporteurs afin de grouper, sous chaque rubrique, les problèmes qui intéressent davantage les uns et les autres. Les usagers se préoccupent surtout des répercussions de la coordination sur les prix des transports et les entrepreneurs de services publics s'inquiètent des conséquences de la répartition du trafic.

Ainsi que nous l'avons fait à propos des usagers, nous partagerons ce chapitre en deux paragraphes consacrés l'un à l'exécution loyale de l'entente et l'autre aux conséquences de la répartition du trafic.

Dans cette division se retrouve toujours l'idée sur laquelle repose le plan de cette étude : séparer le point de vue de l'organisation des transports sous un régime de collaboration du point de vue de l'esprit dans lequel ces règles techniques seront appliquées.

§ 1. — L'exécution loyale de l'entente

Dans l'ensemble, les délégués des transporteurs au Comité Technique Départemental ont fait preuve de sagesse et de réalisme en se prêtant à la coordination. Il y a eu de part et d'autre une mutuelle compréhension. Les transporteurs routiers ont envisagé la suppression des lignes de chemin de fer déficitaires comme un moyen propre à réduire ce déficit ; les représentants du rail ont reconnu la nécessité de donner aux services routiers de remplacement les moyens de vivre. S'ils ont pu rechercher tout autant dans l'opération un partage avantageux de la clientèle qu'une amélioration générale du service, il ne faut pas laisser s'accréditer une opinion qui dépeint le Comité Technique sous un faux jour et comme se livrant à des travaux fondés exclusivement sur des négociations et sur des marchandages (1).

L'hommage rendu aux membres des Comités par le Ministre des Travaux Publics peut être adressé sans

(1) « Comme il était convenu que l'affaire serait conclue en famille et que les arrangements arrêtés seraient approuvés par décret, les partenaires ont joué franc jeu et sont allés jusqu'au bout de leurs ambitions. Les transporteurs routiers ont constitué pour chacun d'eux un petit monopole ; les compagnies de chemins de fer leur ont généreusement abandonné leurs voies ferrées déficitaires » (Discussion de l'interpellation de M. R. THOUMYRE sur la coordination des moyens de transport par le rail et par la route. Débats, Sénat, 1936, p. 148).

réserve aux représentants des transporteurs de Meurthe-et-Moselle : « Tous ceux qui se sont penchés sur le détail de ces dossiers, qui ont vu les efforts de coordination accomplis doivent rendre justice à des hommes, qui ne représentaient pas, comme on se l' imagine trop souvent, leurs intérêts personnels, mais ceux de la corporation dont ils étaient les mandataires et qui, commerçants, industriels, en prêtant bénévolement leur concours à l'Etat dans l'application d'un décret-loi dont il ne leur appartenait pas de modifier ni les bases, ni les modalités, ont rempli consciencieusement leur tâche ».

Cette question de dispositions des transporteurs mérite d'être prise en considération puisque le Comité Technique Départemental, qui, jusqu'alors avait à remplir un rôle d'informations et d'études, se transforme en un Conseil de discipline et d'arbitrage, organisme permanent de surveillance, chargé de l'exécution loyale de l'entente. Il a pour mission, après l'intervention des arrêtés ministériels fixant les conditions auxquelles doivent satisfaire les transporteurs routiers, de contrôler l'application de l'entente (2). Le

(2) Le Comité Technique Départemental est chargé de la surveillance générale des transports publics de voyageurs circulant sur route et du contrôle permanent de l'exécution de l'entente.

Afin de faciliter l'entente, les transporteurs routiers assurant des services réguliers acceptent de se conformer aux mesures suivantes :

a) apposer sur le pare-brise de tout véhicule assurant un service régulier prévu à l'entente, un macaron spécial qui sera délivré, aux frais du transporteur intéressé, par les soins du Comité Technique Départemental ;

b) faire accompagner tout véhicule assurant un service régulier prévu à la présente entente d'une carte spéciale délivrée par le Comité Technique Départemental, qui devra être présentée aux agents que le Comité

Comité doit veiller à ce que chaque transporteur s'acquitte d'une double obligation : respecter le contrat qu'il a passé avec les autres entrepreneurs de transports et ne pas renier ses engagements en vue de ses rapports avec la puissance publique.

I. — RESPECT DU CONTRAT PASSÉ ENTRE LES TRANSPORTEURS

Dans ce but, les décrets de coordination prévoient deux sortes de mesures : les unes, tenant compte de l'évolution dans le domaine des transports, particulièrement sensible en raison des progrès de la technique et des fluctuations du trafic, s'efforcent de parer au danger d'une application à la lettre du plan de transport, qui causerait un préjudice à l'une des entreprises signataires de l'accord ; les autres, de nature répressive, sont destinées à assurer la stricte observation, par les transporteurs, des clauses d'une entente librement conclue.

La procédure de *révision*, dont il est fait mention dans la circulaire ministérielle du 12 août 1936, invite les Comités départementaux à être attentifs aux desiderata des populations. Il leur appartient de s'opposer avant tout à l'établissement de nouveaux services qui ne pourraient qu'amener le désordre, mais en revanche, ils auront le devoir de proposer au Ministre des

avait chargés de la surveillance générale prévue au premier alinéa du présent article.

Les transporteurs assurant des services occasionnels acceptent de se soumettre à toutes mesures spéciales de contrôle que prend à leur égard le Comité Technique Départemental et qui leur sont notifiées par les soins du Comité.

Travaux Publics toutes modifications au plan de transport susceptibles d'améliorer la desserte d'une région, à condition que cette modification ne profite pas à l'un des deux modes de transports au détriment de l'autre (3).

Diverses mesures sanctionnent d'autre part les contraventions aux dispositions des décrets de coordination ; (elles vont depuis l'amende jusqu'à l'exclusion de l'entente). L'application des *sanctions* ne peut être décidée qu'à l'unanimité des délégués au Comité Technique, sinon, il est statué par le Ministre des Travaux Publics.

II. — LES ENGAGEMENTS DE CHAQUE TRANSPORTEUR EN VUE DE SES RAPPORTS AVEC LA PUISSANCE PUBLIQUE

Sur les parcours réservés à un seul entrepreneur, en application de la règle de l'unité de moyen de transport sur la même relation, les pouvoirs publics ne peuvent plus admettre que n'importe quel service soit dis-

(3) Dans les réserves auxquelles il subordonne son adhésion à l'entente, le Directeur des Transports Départementaux de Meurthe-et-Moselle demande que dans l'hypothèse où le Conseil Général estimerait devoir apporter aux services maintenus des modifications importantes relatives soit à leur tracé, soit aux conditions financières stipulées, le plan de transport de Meurthe-et-Moselle soit modifié, de manière à permettre aux entrepreneurs dont les contrats seraient résiliés, d'obtenir des compensations équitables.

« Les services maintenus comportent tous, à côté du service voyageurs proprement dit, le service marchandises et le service des messageries. Si, par suite de la coordination marchandises, le service marchandises-messageries ne devait pas être maintenu aux entrepreneurs titulaires de services contractuels, le plan de répartition devrait être modifié pour tenir compte à ces entrepreneurs, par voie de compensations, de la perte de recette correspondante. »

tribué au public, que les transports soient suspendus; ils imposent des conditions de régularité, de confort et de sécurité.

En ce qui concerne les *conditions d'exploitation* proprement dites, « la consistance du service (nombre de voyages, nombre de places offertes, horaires) devra correspondre à une desserte de la région au moins équivalente à celle du service ferroviaire » (4).

En Meurthe-et-Moselle, les services routiers de remplacement des trains du réseau de l'Est assureront obligatoirement tous les services des voyageurs, des bagages, des journaux et des colis express et éventuellement, en accord avec l'Administration des P. T. T., le service des dépêches postales. Dans les conditions arrêtées par le Comité Technique Départemental, ils assurent également les autres transports de messageries.

Certaines mesures ont été prises de nature à mettre les transporteurs *en état de faire face à tous les risques*: choix d'un personnel de conduite offrant toutes garanties de capacité professionnelle et de moralité, visite technique des véhicules, obligation de contracter une assurance.

L'accord remédie au danger d'une *interruption de service* en obligeant les entrepreneurs qui désireraient abandonner le service à aviser le Comité au moins un mois à l'avance.

Nous n'analyserons pas davantage ces dispositions qui sont visées au titre III du décret du 25 février 1935, parce qu'elles ne sont pas encore en applica-

(4) Circulaire ministérielle du 12 août 1936.

tion (5) et ne le seront qu'après l'approbation par arrêté ministériel des ententes de coordination et surtout parce que nous nous sommes proposé exclusivement l'étude de la répartition du trafic. Les obligations imposées aux transporteurs routiers doivent présenter toutes garanties aux usagers et aux pouvoirs publics, tout en demeurant assez souples pour ne pas priver les transporteurs de toute initiative: «Pourquoi vouloir transporter les défauts inhérents à la nature même de l'industrie ferroviaire sur la route où loin d'être la rançon inévitable de qualités précieuses, ils ne feraient qu'annihiler les qualités nouvelles du transport automobile ? Quand l'artisan automobile sera devenu un fonctionnaire, est-ce que son fils remplira encore le radiateur, est-ce que sa femme lavera les glaces de l'autobus, est-ce que son père remplacera les pneumatiques ? Y a-t-il intérêt à créer des pompistes fonctionnaires et des nettoyeuses retraitées après quinze ans de services ? » (6).

(5) Les règles à appliquer actuellement en cas d'interruption d'exploitation ou de cessation de services sont fixées par la circulaire du 29 juin 1935. Ces règles sont les suivantes :

1° lorsqu'un service de transports publics de voyageurs aura été interrompu, sa reprise ne sera jamais considérée comme un service nouveau, lorsque l'interruption aura duré moins de trente jours consécutifs ;

2° lorsque cette interruption aura été de plus de trente jours consécutifs, le service ne pourra être repris qu'après autorisation préfectorale, donnée sur l'avis du Comité Technique Départemental.

(J. O. du 13 août 1936 ; Rép. aux quest. écrites, Ch. des Dép., p. 2676.)

6) DAUTRY (R.), *Revue des Deux Mondes*, n° du 1^{er} mai 1935.

§ 2. — Les conséquences de la répartition du trafic

On a qualifié de solution paresseuse la règle de l'unité de moyen de transport sur une même relation : « au lieu de revivifier la voie ferrée atteinte par la crise économique, comme toutes les autres industries, on la supprime. C'est là une erreur économique ».

Selon cette opinion, la coordination entre le rail et la route devrait être basée non plus sur une répartition des tâches, en fonction des aptitudes et du prix de revient, mais sur une entente tarifaire qui s'affirmerait ensuite par une collaboration réciproque. Sur une même ligne, qu'elle soit principale ou secondaire, c'est le train qui circulerait aux heures d'affluence ou lorsque la route n'est pas sûre et c'est l'autocar qui compléterait les dessertes intermédiaires, assurerait des correspondances supplémentaires ou « serpenterait » lorsque la voie ferrée ne traverse pas les agglomérations.

Au lieu de séparer arbitrairement et artificiellement les champs d'activité, il y aurait *interpénétration entre les deux moyens de transports* et recherche en commun des mesures à prendre dans chaque cas déterminé pour le meilleur service de la clientèle. La plupart des routes peuvent remplacer la voie ferrée pendant la presque totalité de l'année. Il n'en est pas de même par journée de brouillard, de verglas et de neige, et l'un des rapporteurs au Congrès National des Usagers de Lyon concluait : « cette raison à elle seule milite en faveur d'une superposition des moyens de transports ».

Cette solution ne nous semble pas pouvoir être retenue pour plusieurs raisons. Et d'abord, ne supprimant définitivement aucune ligne de chemin de fer, elle ne réalise aucune économie et ne répond donc pas au décret-loi du 19 avril 1934, dont les motifs indiquent ce que le Gouvernement attend de la coordination : « Le retour à la voie ferrée du trafic auquel renonceraient à l'avenir les autres modes de transport, notamment les transports à grande distance, procurerait à l'ensemble des réseaux des recettes nettes supérieures aux recettes nettes des transports abandonnés à l'automobile... La suppression de tout ou partie du service des voyageurs et des marchandises sur les lignes ou dans les gares dont le trafic serait réservé désormais à la route se traduirait par une économie d'exploitation pour les grands réseaux de chemin de fer ».

La solution proposée au Congrès des Usagers se heurte surtout à de grosses difficultés d'application : « le train circulerait dès le moment où la route n'est pas sûre ». A-t-on l'intention de créer un service météorologique annonçant une tempête de neige et en conséquence la suspension à partir d'une heure déterminée des services routiers ? Comment mettre alors en marche d'emblée un train de remplacement ?

*
* *

Nous reconnaissons que la répartition du trafic entre le rail et la route, telle qu'on y a procédé, aboutit parfois à une *séparation artificielle* des champs d'activité. Pourquoi fermer au service voyageurs sur la ligne Nancy-Metz les gares comprises entre Nancy et

Pont-à-Mousson et laisser ouvertes celles qui se trouvent au delà de Pont-à-Mousson, sinon pour ménager la situation des transporteurs routiers et leur offrir des compensations suffisantes ? L'habitant de Dieulouard qui se rend à Ars-sur-Moselle, préférerait sans doute accomplir le trajet en chemin de fer *ou* en autocar, mais ne pas être obligé d'utiliser sur une distance aussi réduite deux moyens de transport ; il se trouve désormais dans une situation moins avantageuse que l'habitant d'une commune éloignée du chemin de fer, mais desservie par un service routier sur toute la longueur du parcours à effectuer.

*
* *

Cependant, on peut être certain que de toute façon les localités actuellement desservies par deux moyens de transport ou par un seul ne seront pas privées à la fois de l'un et de l'autre. Si la concurrence s'est développée sous le signe de *l'écrémage du trafic*, la coordination permettra de desservir non plus les relations rémunératrices, mais toutes les régions du pays, même les moins prospères, que les transporteurs, livrés à eux-mêmes, avaient délaissées.

Bien plus, la répartition du trafic ne néglige pas l'interpénétration entre les deux moyens de transport. « Le chemin de fer et les transporteurs routiers se concerteront pour organiser au mieux des intérêts des usagers le transbordement dans des *parcours mixtes*, empruntant à la fois le rail et la route ; ils établiront, dans ce but, une liaison permanente ».

« Sous réserve, le cas échéant, de l'approbation de l'autorité compétente, le chemin de fer règlera avec les transporteurs routiers, l'utilisation par leurs services, dans des conditions à débattre, des cours de gares, salles d'attente et autres dépendances. Les transporteurs routiers organiseront avec le chemin de fer la délivrance de billets combinés et l'enregistrement direct des bagages, selon des modalités simplifiées, tenant compte des nécessités du service routier ».

« Les chemins de fer et les transporteurs routiers se communiqueront réciproquement tous renseignements utiles pour l'organisation de leurs services routiers ».

Cette collaboration entre le chemin de fer et les transporteurs routiers, réglée par l'article 18 du décret du 25 février 1935, fonctionne dès à présent sans que la coordination soit entrée dans la phase des réalisations. Ainsi sont organisés par la Compagnie de l'Est et sur demande des voyageurs les services d'excursions en groupe en direction des Vosges par exemple.

Il y a quelques années, les réseaux de chemin de fer délivraient aux touristes des billets à tarif réduit, donnant droit à être transportés d'un point A à un point B; libre à eux de poursuivre le voyage en car, afin de pénétrer dans la montagne.

Aujourd'hui, dans la région lorraine, la Compagnie de l'Est va au-devant de la clientèle. Par l'intermédiaire de ses agents commerciaux, elle pousse l'indiscrétion jusqu'à demander aux touristes voyageant en groupe les points précis des Vosges dans lesquels ils ont décidé de rayonner.

La Compagnie s'entend alors directement, pour la partie du voyage à effectuer là où le rail ne pénètre pas, avec un entrepreneurs de cars (7); à la date indiquée, le véhicule automobile stationnera dans la cour de la gare afin de charger les voyageurs à leur descente du train. D'un certain côté, c'est un voyage qui perd ses charmes, parce que trop bien organisé pour ceux qui aiment l'imprévu.

La collaboration entre les deux moyens de transport est encore plus réelle au point de vue des prix, quant au mode de paiement et quant aux conditions à remplir pour bénéficier de la réduction de tarif.

Le règlement du prix du voyage — parcours rail et route — pourra être effectué au besoin en totalité à la Compagnie de chemin de fer qui prendra des dispositions pour éviter aux voyageurs le souci d'avoir affaire à plusieurs entreprises.

L'innovation nous a paru d'autant plus intéressante qu'elle favorise le tourisme et qu'elle entraîne pour le rail une recrudescence du trafic sans que la clientèle soit reprise aux cars automobiles, en vertu de la règle déjà énoncée: « le moyen de transport crée le voyageur » ou en l'occurrence « l'organisation bien comprise d'un voyage d'agrément crée le touriste ».

*
* *

Cependant, à côté de leurs avantages, les règles de répartition du trafic comportent également des *risques* pour les entrepreneurs.

(7) Il s'agit d'un entrepreneur libre et non pas d'une société auxiliaire des réseaux.

La répartition du trafic doit être opérée en fonction de l'importance du trafic, en désignant ainsi le *nombre de voyageurs* à transporter. D'autre part elle est dangereuse parce qu'elle entraîne une augmentation du trafic, étant entendu qu'il s'agit cette fois du *nombre des véhicules* à mettre en service pour assurer le transport.

La quantité des entreprises de transport à maintenir sur un parcours déterminé varie en raison directe de la quantité de voyageurs à transporter. Plus le trafic est faible, moins se fait sentir la nécessité de maintenir un double emploi. Entre Nancy et Pompey on a mis fin à un régime de concurrence, en procédant à un partage de la clientèle. Les habitants de Champigneulle voyageront en tramways; ceux de Frouard et de Pompey n'auront plus à leur disposition que les cars de la Ruche. N'est-ce pas la solution idéale pour un transporteur: rester maître chez lui.

Cependant la desserte d'une seule, de deux ou de trois localités par des transporteurs différents, établis de bout en bout, nous semble insuffisante pour permettre aux entreprises routières de vivre.

Entre Nancy et Pont-à-Mousson, le chemin de fer maintient ouvertes au service voyageurs les gares de Frouard et de Pont-à-Mousson. Les entreprises routières se partagent la desserte de sept localités. D'après le plan de transport, la localité de Champigneulle est réservée à la Compagnie des Tramways; celles de Frouard et de Pompey à la Société Coopérative « la Ruche de Pompey »; celles de Marbache, Belleville et Dieulouard seront desservies exclusive-

ment par la Société « Les Rapides de Lorraine ». Si chacune de ces entreprises n'exploitait que la ligne dont il est question, serait-il raisonnable d'attribuer à l'une et à l'autre un nombre d'agglomérations aussi restreint ? Dans le cas où on aurait à faire table rase du passé, il conviendrait de tenir compte d'un nombre minimum de localités à desservir au-dessous duquel l'entrepreneur devrait ne pas pouvoir descendre au risque de ne plus couvrir les frais d'exploitation. Cela ne fait que souligner l'importance d'une évaluation du trafic avant de procéder à sa répartition.

La quantité de véhicules à mettre en circulation varie en raison inverse de la quantité des entreprises établies sur le même parcours. Choisissons un parcours sur lequel deux entreprises routières assureraient le service en concurrence. L'entreprise qui, sous le régime de coordination, a obtenu la desserte exclusive de cette relation, est obligée de mettre en service un nombre de véhicules plus élevé que le nombre des véhicules formé par ceux qu'elle mettait en circulation sous un régime de concurrence auquel s'ajoutaient ceux de l'entreprise concurrencée.

Dans l'entente réalisée sur la relation Nancy-Pompey, il est convenu « que la Compagnie des Tramways offre à la Ruche de Pompey de lui louer, dans la mesure de ses disponibilités, le matériel complémentaire qui pourrait lui être nécessaire pour assurer le service, de façon que, pendant la période d'essai, la Ruche n'ait pas à faire d'investissements nouveaux ». La Ruche n'a pas eu à recourir à la location de cars, mais elle

a mis en service le jour même, où la convention était appliquée, quatre véhicules de grande contenance. En vue de faire face aux pointes de trafic, elle dispose actuellement de 16 véhicules qui sont affectés exclusivement à la desserte de trois localités : Frouard, Pompey-Liverdun. Ce nombre de voitures, qui s'est révélé insuffisant à la belle saison, apparaît très élevé si on le rapproche du nombre d'autobus qui assurent à Nancy les transports urbains : 34 véhicules, soit un peu plus du double — répartis sur huit lignes. Cette différence s'explique par l'obligation où se trouve la Ruche de *tout transporter*, tandis qu'à Nancy les autobus renforcent les lignes de tramways ou leur servent de complément.

Sur la relation Nancy-Pompey, un relèvement des tarifs de 50 % a été opéré au mois de novembre 1936, nécessité principalement par l'augmentation des salaires et l'application de la semaine de quarante heures, mais auquel la nouvelle répartition du trafic n'est pas étrangère, l'exploitation actuelle de la ligne étant devenue plus coûteuse, ainsi que nous l'avons indiqué à propos des répercussions de la coordination sur le coût des transports.

La charge pour les Compagnies de posséder sur tout le réseau des réserves de personnel et de matériel offrant à chacun la possibilité de se déplacer à sa convenance, suivant ses obligations professionnelles et commerciales, retombe à présent sur les entrepreneurs routiers. M. Celle, président de l'Union des Offices de Transports rapporte, à propos de *l'obliga-*

tion de transporter cette anecdote savoureuse (8): « Le lundi de Pentecôte 1933, la gare de Toulon et ses quais furent envahis par une foule de 1.500 à 2.000 personnes. C'étaient les voyageurs déversés au cours des deux jours de fête par les cars de Marseille et de la région, qui devant l'affluence de la dernière heure et l'insuffisance de quelques cars de retour s'étaient rués vers le chemin de fer. En homme habitué à de telles situations, le chef de gare mit aussitôt en œuvre tout le matériel de réserve qu'il put rassembler et prévint, pour éviter un retard, que le prix des places serait perçu à l'arrivée ».

Nous rappelons que, par suite de l'obligation de tout transporter, l'entrepreneur établi sur une relation où il a l'exclusivité, n'est plus lié, dès que s'est réalisée l'entente, par l'interdiction d'intensifier le service. De cette augmentation éventuelle du nombre des véhicules routiers découlent deux conséquences. La coordination ne porte pas préjudice aux *constructeurs automobiles* dont la situation, malgré la crise économique, est plus florissante que celle des entreprises de construction et d'entretien de wagons, qui tend à s'aggraver avec la suppression d'un grand nombre de trains omnibus. En dehors de la nécessité de faire face aux pointes du trafic, l'usure rapide du matériel ou le souci d'augmenter la sécurité et le confort conduisent les entrepreneurs de transports publics à renouveler leur matériel et, sur ce point, la coordination maintient entre les transporteurs une émulation suffisante pour les inciter à un progrès.

(8) Conseil National Economique. I. L'automobile et le chemin de fer. Enquête auprès des groupements intéressés.

L'obligation de tout transporter entraîne, en second lieu, une circulation routière sensiblement plus forte. En apparence, l'intensité de la circulation routière ne sera pas accrue; « qui dit coordination, dit, sur un point, suppression de la voie ferrée et son remplacement par l'automobile, mais par voie de conséquence sur un autre point suppression d'une concurrence qui existait sur route à une ligne ferrée maintenue » (9).

En réalité l'augmentation de la circulation routière se produira à des heures déterminées de la journée, aux heures d'entrée et de sortie des usines et des ateliers et ainsi le risque sera limité. Cette augmentation provient du morcellement des localités à desservir entre diverses entreprises et aurait été évitée dans une certaine mesure par le maintien, aux heures d'affluence, d'un train, ainsi qu'il a été prévu en Meurthe-et-Moselle, entre Nancy et Nomeny et Nancy et Liverdun.

Pour en terminer avec les répercussions éventuelles de la répartition du trafic, nous attirons l'attention sur un danger plus grave, c'est que les lignes automobiles nouvelles, créées en remplacement du chemin de fer, soient amenées à emprunter dans une proportion beaucoup plus forte qu'autrefois, par suite d'une modification apportée à leur itinéraire, les chemins départementaux ou vicinaux. Un parlementaire a fait remarquer spirituellement à ce sujet qu'il était

(9) Discussion de l'interpellation de M. R. THOUMYRE sur la coordination des moyens de transport par le rail et par la route. *Débats Sénat*, 1936, p. 147.

indispensable de ne pas étendre le système des compensations. « En matière de coordination, les compensations ont été prévues pour sauvegarder dans la répartition du trafic les droits des transporteurs routiers. Il n'a jamais été question de les appliquer entre l'économie réalisée par les réseaux de chemin de fer pour leur propre budget et les dépenses nouvelles inscrites aux budgets départementaux » (10).

(10) Discussion de l'interpellation de M. R. THOUMYRE sur la coordination des moyens de transport par le rail et par la route. *Débats Sénat*, 1936, p. 145.

CONCLUSION

Dans cette étude, nous avons laissé de côté l'aspect financier de la coordination. Les répercussions de la politique de collaboration sur le déficit des chemins de fer dépassent le cadre de notre travail limité à la région lorraine. D'ailleurs, avant de résoudre ce problème, ne conviendrait-il pas de se prononcer sur le caractère purement comptable du déficit et de déterminer l'incidence de la concurrence automobile sur le déficit ferroviaire? Contentons-nous de dire que la coordination procurera aux réseaux une économie de quelques centaines de millions.

Située dans le problème des transports, la coordination manifeste une tendance très nette des pouvoirs publics à placer les différents moyens de transport dans des conditions comparables au point de vue administratif et au point de vue financier. Amorcée par des mesures législatives et des mesures prises par les réseaux: économies, assouplissement commercial et tarifaire, etc., elle a été renforcée par d'autres mesures, notamment par un décret du 28 octobre 1935, autorisant les réseaux à passer, sous certaines conditions, des conventions particulières avec les clients du chemin de fer, en échange d'une exclusivité du trafic au profit du rail. Dans le même ordre d'idées, la loi

de finances du 31 décembre 1936 dispose « qu'à partir du 1^{er} février 1937, l'impôt qui grève les transports de marchandises par fer est supprimé et remplacé par une taxe sur le chiffre d'affaires, acquittée par les réseaux sur le montant des sommes encaissées du public pour les transports précédemment soumis à l'impôt ».

« Seuls demeurent soumis à l'impôt les transports de chiens, valeurs, objets d'art ».

Ainsi donc les limites que nous nous sommes imposées nous ont conduit à examiner la répartition du trafic entre le rail et la route *indépendamment* de la question du déficit des réseaux.

*
* *

Comment a été réalisée cette collaboration du rail et de la route? Comment a-t-on réussi à mettre chacun à sa place dans les organes de collaboration et surtout à donner une place à chacun en s'appuyant sur les bases d'une répartition des tâches?

Dans les organes de collaboration, *mettre chacun à sa place*, c'est demander aux personnes et aux assemblées qualifiées de prendre une décision ou de donner leur avis, — les unes ayant voix délibérative, les autres voix consultative, — en les appelant à tour de rôle, lorsque le moment est venu.

C'est les appeler en différents endroits: le plan de transport, mis en chantier à la préfecture de Meurthe-et-Moselle, sera soumis à la Chambre de Commerce et au Conseil Général. Lorsque le dossier des ententes sera établi, signé par tous les transpor-

tateurs de la région, il fera la navette à plusieurs reprises entre le chef-lieu de département et la capitale.

Donner une place à chacun : à toutes les catégories de transporteurs de telle manière qu'il n'y ait aucune abstention systématique de la part de certains d'entre eux ; à toutes les catégories d'usagers, en évitant que leurs représentant soient trop intéressés à la répartition du trafic ou le soient trop peu.

Dans les règles de répartition du trafic, *mettre chacun à sa place* en tenant compte des aptitudes et du prix de revient d'un moyen de transport afin de rendre la répartition le moins arbitraire possible.

Donner une place à chacun, grâce à un système de compensations qui rétablit pour les services routiers l'équivalence entre le trafic perdu et le trafic gagné.

*
* *

Pourquoi la coordination est-elle si peu avancée entre le rail et la route, tandis qu'elle fait des progrès sensibles dans tous les autres domaines ? Entre le chemin de fer et la batellerie, les accords de partage du trafic sont mis peu à peu en application ; entre le rail et la voie maritime, les accords ont pour but de permettre aux voyageurs d'emprunter au retour un itinéraire différent de celui qui est porté sur le billet ; entre le rail et la voie aérienne, une entente a été réalisée par les réseaux avec la Compagnie Air France.

Comment se fait-il que sur la terre ferme, entre le rail et la route, la coordination n'ait donné aucun résultat ? qu'il n'y ait, en ce qui concerne les services

voyageurs, aucune réalisation pratique? Cet échec n'est pas dû à une divergence de vues entre les représentants des différentes catégories de transports. A la fin 1935 les ententes étaient conclues dans 55 départements et 30 dossiers avaient été transmis aux préfets pour consultation des Conseils généraux et des Chambres de Commerce.

D'ailleurs nous n'avons pas à nous déclarer partisan ou adversaire de la coordination; la collaboration des transporteurs n'est ni impossible ni irréalisable. Sans le concours volontaire des entrepreneurs de services routiers, la coordination se réaliserait par la contrainte; en effet, elle exige pour entrer en application que soit trouvée une solution non seulement à un problème technique ou à une question de compréhension, mais aussi à une question d'autorité. Le retard apporté à la mise en vigueur des plans de transport départementaux, ne tient qu'à l'opposition des intérêts de quelques transporteurs et de la plupart des usagers et qu'à la faiblesse de la puissance publique.

*
* *

La réforme du 14 novembre 1936, qui introduit les usagers dans les Comités Techniques Départementaux, ne nous semble pas opportune. Nous voulons cependant espérer qu'elle facilitera la compréhension entre les usagers, parfois déconcertants parce que mal éclairés, et les transporteurs qui reconnaissent, même lorsqu'ils ne l'avouent pas, les avantages de la collaboration. Personnellement, nous nous sommes arrêté à l'étude de la coordination, parce que la politique de

collaboration nous est apparue comme la mesure la plus propice à réaliser l'harmonie entre les transporteurs et à procurer aux usagers plus de bien être.

Cependant, il est facile de prévoir que cette réforme retardera la mise sur pied définitive des accords entre le rail et la route, au moment où à une répartition rationnelle du trafic, sur laquelle reposait principalement le problème de la coordination, se superpose aujourd'hui une question de *tarification*.

En effet, comment les Chemins de Fer feront-ils face à cet accroissement énorme de dépenses qu'entraînent l'augmentation du prix de revient des matières premières, la hausse des salaires et surtout le recrutement d'au moins 60.000 agents nouveaux, par suite de l'application de la *semaine de quarante heures*? Bien que la date officielle de la mise en vigueur de la semaine de quarante heures ait été fixée au 25 janvier 1937, celle-ci a reçu, en fait, un commencement d'application dès les premiers jours de janvier. Cette mesure en particulier grossira-t-elle de quelques milliards le déficit actuel des réseaux ou provoquera-t-elle inévitablement le relèvement des tarifs ? Ou bien ces charges supplémentaires seront supportées par les contribuables ; ou bien elles le seront exclusivement par les usagers des Chemins de Fer.

Ne pas relever les tarifs ferroviaires, c'est contraindre les entreprises routières, dont la situation est loin d'être florissante par suite de l'augmentation des salaires au mois de juin 1936, à maintenir les tarifs actuels en vue de conserver leur clientèle. Dans ce cas, la coordination se réaliserait automatique-

ment, à brève échéance, par l'élimination des services libres de transports publics automobiles.

Dans l'hypothèse plus probable où on envisage une augmentation prochaine des tarifs des chemins de fer, il serait plus équitable de procéder d'urgence à la répartition du trafic entre le rail et la route, suivant leurs aptitudes réciproques et de donner à *l'un et à l'autre*, aussitôt après la mise en application des plans de transports, les moyens de vivre.

VU:

Nancy, le 13 Janvier 1937.

Le Professeur agrégé, directeur de la Thèse,

J. MARCHAL.

VU:

Nancy, le 14 Janvier 1937.

Le Président de la Thèse,

F. DE MENTHON.

VU:

Nancy, le 16 Janvier 1937.

Le Doyen de la Faculté de Droit,

F. SENN.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER:

Nancy, le 16 Janvier 1937.

Le Recteur de l'Académie,

Président du Conseil de l'Université,

L. BRUNTZ.

BIBLIOGRAPHIE

I. — DOCUMENTS

- Accords antérieurs aux décrets de coordination (Pacte de Rouen, Pacte de Niort...).
- Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de l'Est (rapport présenté par le Conseil d'administration), années 1932, 1933, 1934, 1935, 1936. Paul Dupont, Paris (160 p. en moyenne).
- Cahier des charges de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est: 1859.
- Chambre de commerce de Nancy: rapport de M. NÉROT sur le plan de transport de Meurthe-et-Moselle.
- Comité Technique Départemental de Meurthe-et-Moselle : Dispositions générales de l'entente (juillet 1935).
- Plan d'organisation des transports par chemin de fer et par services routiers dans la région de Meurthe-et-Moselle (29 août 1935).
- Conférences de M. R. DAUTRY :
- « Regards sur les Transports », conférence donnée à l'Université de Zurich le 18 mars 1932, publiée par *l'Etat, notre réseau*.
 - « Le Rail, la Route et l'Eau », conférence faite à la Sorbonne le 25 février 1935, publiée dans la *Revue des Deux-Mondes*.
- Conférence de M. A. MARCHAL, professeur à la Faculté de Droit de Dijon :
- « Le problème du Rail et de la Route en France », conférence faite à l'Université de Nancy (mai 1936), publiée par la *Revue Economique Internationale*, août 1936.

Conférence de M. A. NÉROT, inspecteur principal en retraite des Chemins de fer de l'Est :

« La coordination des transports en Meurthe-et-Moselle », donnée à la Société Industrielle de l'Est, à Nancy (22 janvier 1936).

Congrès de la Chambre de Commerce internationale (VIII^e), Paris, 24-29 juin 1935.

Congrès de la Fédération Nationale des Transporteurs.

Congrès régionaux pour la défense des intérêts de l'automobile et de la route (Nancy, 15 avril 1936).

Congrès de l'Union Internationale des Voies Ferrées.

Congrès National des Usagers des Transports (Lyon, 3-5 mars 1936). (Rapport de M. J. AUBRY sur les responsabilités des commissionnaires et dépositaires).

Compte rendu des séances. Impr. Bosc, Lyon (112 p.).

Congrès des Transporteurs (Paris, octobre 1936).

Conseil Général de Meurthe-et-Moselle (session de novembre 1936). Nomination de délégués dans les Comités Techniques Départementaux.

Conseil Municipal de Nancy.

Communication de M. POUGET sur les relations entre la Ville de Nancy, la Préfecture de Meurthe-et-Moselle et le Comité de Coordination (séance du 18 octobre 1935).

Conseil National Economique :

Rapport présenté par M. JOSSE, maître des Requêtes au Conseil d'Etat : Le problème des transports :

I. L'automobile et le Chemin de fer, in-8°, 1934, Imprimerie Nationale (278 p.).

Rapport de M. LAROQUE : Le problème des transports.

II. La navigation intérieure - La navigation au cabotage - L'aviation, in-8°, 1934, Impr. Nationale.

Débats et Documents parlementaires (*Journal Officiel*) :

Discussion de l'interpellation de M. J. VALADIER sur l'aggravation persistante des déficits du fonds commun et d'exploitation des réseaux de chemins de fer. Débats, Sénat, 1933 (p. 518).

- Discussion d'un projet de loi tendant à modifier le régime des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général. Débats, Chambre, 1933 (p. 3571).
- Discussion de l'interpellation de M. R. THOUMYRE sur la coordination des moyens de transport par le rail et par la route. Débats, Sénat, 1936 (p. 145).
- Discours prononcé par le président DOUMERGUE au Conseil National Economique le 16 février 1934.
- Mémoire et compte rendu de la Société des Ingénieurs civils de France :
- Communications de MM. J. CHAUCHAT ; M. DE CONINCK ; M.-D. DUPUIS ; JOURDAIN ; LAMARQUE ; A. MARIAGE ; SCHMIDT (publiées par le *Bulletin de la Société des Ingénieurs civils de France*).
- Rapport de M. C. CHAUTEUPS, ministre des Travaux Publics, sur l'évolution des Grands Réseaux de Chemin de Fer en 1935. Imprimerie Nationale, 1936, 280 p.
- Rapport de M. FOURNIER sur la situation financière des Grands Réseaux français, 1931.
- Rapport de M. R. GIRARD, au nom de la Commission des Travaux Publics et de la Chambre des Députés, sur le projet de loi tendant à la ratification du décret du 19 avril 1934 (annexé au procès-verbal de la séance du 25 juin 1935 de la Chambre des Députés).
- Rapport de M. H. ROY, ministre des Travaux Publics, sur l'évolution des Grands Réseaux de Chemin de Fer en 1934. Imprimerie Nationale, 1935, 279 p.

II. — OUVRAGES

- BAUDIER (J.). — La coordination du Rail et de la Route. (Thèse, Dijon), in-8°, 1935, 173 p.
- BERTRAND (G.). — Le Rail et la Route. (Thèse, Paris), in-8°, 1931. Editions Domat-Montchrestien.
- BLOCH-SÉE (A.). — La coordination des moyens de transport intérieurs en France. (Thèse, Paris), in-8°, 1936, 180 p.

- BONAFOUS (M.). — Les transports ferroviaires et routiers en France. (Thèse, Grenoble), in-8°, 1935, 157 p.
- BROCARD (L.). — Principes d'économie nationale et internationale. 3 vol. in-8°, Paris 1929. Recueil Sirey,
- CAUWÈS (P.). — Traité d'Economie politique, 3^e édit. 4 vol. in-8°, t. IV, 1892-1893. Larose et Forcel.
- COLSON. — Traité d'Economie politique. 6 vol. gr. in-8°, 1916-1923 (tome VI: Les Travaux Publics et les Transports, 2^e édit., gr. in-8°, avec appendice 1924). Gauthier-Villars.
- COLSON. — Nos Chemins de Fer. Paris, in-8°, 1921.
- DAGUERRE. — La politique de la Route. (Thèse, Alger), gr. in-8°, 1926. Rousseau.
- DAUTRY, GERVET et MASSE. — Cours de Chemins de Fer. 6 vol. (t. V, 10^e édit., 1934, et t. VI, 7^e édit., 1930). Librairie de l'Enseignement Technique.
- DEMANGEAT (R.). — La concurrence et la coordination du rail et des voies d'eau en France. (Thèse, Paris), in-8°, 1936.
- GARNAUD. — Rapports de l'Etat et des Grandes Compagnies de Chemin de Fer sous le régime de la convention de 1921. (Thèse, Bordeaux), 1921.
- GODFERNAUX (R.). — Aperçu de l'évolution des Chemins de Fer français de 1878 à 1928. Dunod, Paris, 1930, 234 p.
- GODFERNAUX (R.). — Les Grands Réseaux de Chemins de Fer français (années 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936). Un fascicule annuel. Dunod, Paris.
- GUÉRIN. — La concurrence de l'Automobile et des Chemins de Fer. (Thèse, Paris), in-8°, 1931, Recueil Sirey, 181 p.
- HAMON. — L'Avenir de la politique française en matière de Chemins de Fer. Béranger, Paris, 1900.
- HARTER (E.). — Le problème du Rail et de la Route. Les Chemins de Fer français devant la concurrence de l'Automobile (1930-1936). (Thèse, Aix), in-8°, 1936, 167 p.
- LAVIE. — La concurrence du Rail et de la Route. (Thèse, Lyon), in-8°, 1934. Editions Domat-Montchpestien.

- LESCURE (J.). — Crises générales et périodiques de surproduction. 2 vol. in 8°, 1932. Recueil Sirey, 4^e édit.
- MOCH (J.). — Le Rail et la Nation. In-8°, 1931, Valois.
- MOCH (J.). — Capitalisme et Transports. In-8°, 1932, Valois, 257 p.
- NÉROT (A.). — Cours de Transports. (Institut Commercial de Nancy.)
- NOGARO et OUALID. — Evolution du commerce, du crédit et des transports depuis 150 ans. (Histoire universelle du travail publié sous la direction de G. Renard). In-8°, 1914, Alcan, 444 p.
- PARDE. — La restauration des Chemins de Fer français depuis l'armistice. Gr. in-8°, Paris, 1928, Gauthier-Villars.
- PESCHAUD (M.). — La question du Rail et de la Route en France et dans les principaux pays étrangers. (*Revue Générale des Chemins de Fer*, sept. 1933). In-4°, 1933, Dunod, 63 p.
- PESCHAUD (M.). — La restauration des Chemins de Fer et la Coordination des Transports. (*Revue politique et parlementaire*, 1935.)
- REVERAND. — Les Chemins de Fer français depuis la fin de la guerre. (Thèse, Paris), in-8°, 1931.
- ROCHEFOUCAULD (Comte E. de). — La Coordination des transports ferroviaires et routiers. (Thèse, Paris), in-8°, 1934. Recueil Sirey.
- RUHLMANN (H.). — Les Chemins de Fer urbains : étude économique et sociale. (Thèse, Paris), in-8°, 1936. Librairie de l'Enseignement Technique, 186 p.
- THÉVENEZ, BLEYS et BARINCOU. — Commentaire de la Convention de 1921, de l'Avenant du 6 juillet 1933 et des lois approbatives des 29 octobre 1921 et 8 juillet 1933. 1 vol. 16 X 25, Rousseau et C^{ie}, 260 p.

III. — PÉRIODIQUES

Animateur (L') des Temps Nouveaux, n° du 30 octobre 1931,
Annales des Chemins de Fer et Tramways.

- Annales de l'Economie collective*, n° de sept. 1928.
Annales de Géographie, n° du 15 mars 1930.
Annales des Ponts et Chaussées, n° de janv.-févr. 1934.
Automobilia-Transports.
Argus (L') de l'Automobile.
Arts et Métiers (Bulletin des Anciens Elèves des), n° de févr. 1934, p. 38.
Bulletin de l'Association des Actionnaires et Obligataires de Chemin de Fer.
Bulletin de l'Association internationale des Congrès de Chemin de Fer.
Bulletin de la Fédération générale des Transports automobiles.
Bulletin de la Fédération nationale des Transporteurs: L'Automobile au service du Pays.
Bulletin de l'Union internationale des Chemins de Fer.
Bulletin du Syndicat national des Transports.
Bulletin de la Société des Ingénieurs civils de France, n°s de mai-juin 1933, nov.-déc. 1933.
Cadres (Les) des Chemins de Fer.
Capital (Le), 28 août et 24 nov. 1931.
Chemins de Fer et Tramways.
Chronique des Transports (éditée par la Société d'Etudes et d'Informations Economiques, 282, boulevard Saint-Germain, Paris), années 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936.
Documentation Catholique (La), 3 déc. 1921, 7 juillet 1934.
Economie (L') Nouvelle, sept-oct. 1932.
Economiste (L') Européen, n°s du 16 janv. 1931 et 18 sept. 1931.
Etudes (Les), n° du 5 déc. 1928.
Europe (L') Nouvelle, n°s des 7 et 21 mars 1931.
France-Transports, juillet 1933, mai 1934, octobre 1934, mars 1935.
Illustration (L'), 6 oct. 1928, 28 nov. 1931, 18 août 1934, 13 oct. 1934.
Journal des Economistes, 15 février 1929, 15 mars 1930, 15 déc. 1930.

Journal des Transports, années 1934, 1935, 1936.

Journée (La) Industrielle.

Loire Atlantique, n° de mars 1936 (bull. publié par l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole de l'Ouest).

Orientation (L') Economique et Financière, n° du 24 janv. 1931.

Poids Lourd (Le).

Prospérité (revue trimestrielle d'organisation scientifique et d'études économiques, éditée par la maison Michelin).

Publications de la Chambre Syndicale des Transports automobiles subventionnés :

Les transports automobiles subventionnés devant l'Administration.

Les Transports, services publics.

Publications de la Fédération Nationale des Transporteurs :

Cycle et de l'Aéronautique :

Sacrifier l'automobile serait sacrifier les intérêts du pays.

Les Transports au service, mais non à la charge de la Nation.

Publications de la Fédération Nationale des Transporteurs :

La Route et le Rail, Paris 1935.

Le déficit des Réseaux et la Coordination (avril 1936).

Quincailler (Le), n° du 19 sept. 1934.

Rail et Route, juillet 1933, avril 1934, juin 1934.

Routes de Lorraine (revue mensuelle éditée par la Société Les Rapides de Lorraine).

Revue d'Economie Politique, années 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936 (n° de mai-juin).

Revue des Deux Mondes, février 1922, 1^{er} janv. 1932, 15 avril et 1^{er} mai 1935, 1^{er} février 1936.

Revue Economique Internationale, années 1927 (t. 4, p. 458, p. 589), 1931 (t. 2, p. 127), 1933 (t. 3, p. 461), 1933 (t. 3, p. 435 ; t. 4, p. 119, p. 143), 1936 (août, septembre).

Revue Générale des Chemins de Fer, sept. 1933, mai, juin 1934.

Revue Politique et Parlementaire.

Revue des Usagers de la Route.

Revue des Vivants, n° de juillet 1935.

Science (La) et la Vie.

Temps (Le), supplément économique et financier.

Transports, 1^{er} déc. 1934, 1^{er} janv. 1935.

Transports publics (Les).

Transports (Les) routiers de France, juin 1934.

Transports (Les), le redressement à faire (édité par l'*Euro-péen*, Paris).

Union des Voies ferrées et des Transports automobiles, communiqués n^{os} 971 et 973.

Usine (L'), 30 déc. 1933, 9 avril 1936.

Vie Financière, 21 avril 1931, 19 avril 1935, 29 avril 1936.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	7

PREMIÈRE PARTIE

LES ORGANES DE COLLABORATION

CHAPITRE PREMIER. — <i>La représentation des différentes catégories de transporteurs dans le Comité Technique Départemental de Meurthe-et-Moselle</i>	27
---	----

§ 1. Les grands réseaux de chemins de fer	30
--	----

§ 2. Les réseaux secondaires	32
------------------------------------	----

§ 3. Les entreprises routières ayant des contrats avec le département	34
---	----

§ 4. Les entreprises libres de voyageurs	36
--	----

A. Les obligations des entrepreneurs de transports publics libres	36
---	----

B. Les transports en marge des accords..	40
--	----

§ 5. Les entreprises libres de marchandises	43
--	----

CHAPITRE II. — <i>La sauvegarde des intérêts des usagers et de l'Etat</i>	47
---	----

§ 1. La consultation des représentants qualifiés des usagers dans le département	48
--	----

	Pages
§ 2. L'examen du plan de transport envisagé du point de vue national	62
1° Le Comité de Coordination	63
2° La décision arbitrale	68
3° La Commission d'Etudes	69
4° L'intervention ministérielle	71
 DEUXIÈME PARTIE 	
LES RÈGLES DE RÉPARTITION DU TRAFIC	
 SECTION I. — <i>La répartition du trafic entre le rail et la route</i>	
	77
 CHAPITRE PREMIER. — <i>L'évaluation du trafic</i>	
	77
§ 1. L'évaluation du trafic routier	77
§ 2. L'évaluation du trafic auquel renonce le chemin de fer	88
 CHAPITRE II. — <i>Les principes adoptés pour la répartition du trafic</i>	
	93
§ 1. L'opération envisagée du côté du chemin de fer	94
I. Les abandons du chemin de fer	94
II. Les exigences du chemin de fer : L'unité de moyen de transport sur une même relation	109
§ 3. L'opération envisagée du côté de l'automobile: Le mécanisme des compensations..	114
 SECTION II. — <i>La répartition entre les entreprises routières du trafic abandonné par le rail</i>	
	125

	Pages
CHAPITRE PREMIER. — <i>Les difficultés</i>	129
§ 1. Les difficultés inhérentes au régime d'exploitation des transports sur route	130
§ 2. Les difficultés tenant à la nature des services	133
A. Les services occasionnels	134
B. Les services urbains	138
CHAPITRE II. — <i>Les résultats en Meurthe-et-Moselle.</i>	141

TROISIÈME PARTIE

LES RÉPERCUSSIONS DE L'ACCORD ENVISAGÉ

CHAPITRE PREMIER. — <i>Le point de vue des usagers</i>	155
§ 1. Le facteur psychologique	155
§ 2. Les répercussions de la coordination sur le coût des transports	159
I. L'influence de la répartition du trafic sur le prix des transports	160
II. L'incidence du coût des transports sur le trafic	164
CHAPITRE II. — <i>Le point de vue des transporteurs routiers</i>	167
§ 1. L'exécution loyale de l'entente	168
§ 2. Les conséquences de la répartition du trafic.	174
CONCLUSION	185
BIBLIOGRAPHIE	191

